ÉTRANGER : 1 FR. 50.

NUMÉRO SPÉCIAL : LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE

VIE AU GRAND AIR

THYS, LE VAINQUEUR DU TOUR DE FRANCE

Le Belge Thys, sur sa bicyclette Peugeot, a remporté le Tour de France, couvrant les 5.400 kilomètres du parcours en 197 h. 54 m. 1 s. C'est la cinquième fois depuis sa fondation que le Tour de France est gagné sur bicyclette Peugeot.

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

POURQUOI les PNEUS A. GRAMMONT sont-ils de plus en plus demandés ?

PARCE QUE ceux qui en ont fait usage y reviennent toujours et les recommandent aux autres.

Demandez de suite les **Tarifs Auto** et **poids lourds** en vous référant de **"LA VIE AU GRAND AIR"** à la

Sté des Etablissements industriels de E.-C. GRAMMONT et de ALEXANDRE GRAMMONT

à PONT-DE-CHERUY (Isère)

:: DÉPOTS à PARIS, LYON, ANGERS, BORDEAUX, MARSEILLE, TOULOUSE, GRENOBLE ::

TOUT LE MONDE PEUT CONCOURIR ET GAGNER

La Course au Grand R.

Il est encore temps de concourir et de faire sa provision de GRAND R.

LISEZ DANS

·EXCELSIOR·

tous les détails sur le CONCOURS

Rien n'est plus simple que de gagner l'une des

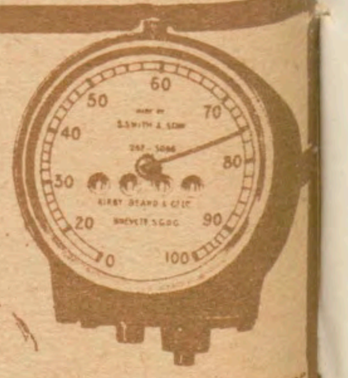
50.000 primes

Il suffit de se procurer beaucoup de GRAND R.

L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris.
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration.
CATALOGUE FRANCO.

FAUTEUILS ARTICULÉS
pour malades et blessés
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
TÉLÉPHONE : 818-67
Catalogne franco

Vous aimeriez certainement être renseigné sur la vitesse de votre auto.....



¶ N'oubliez pas de mettre une carte postale à la poste pour nous demander nos brochures nº 1 franco.

Kirby, Beard & Cie Ltd
Maison fondée en 1743
5, RUE AUBER - PARIS

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Étranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits réservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

(Photographie de notre envoyé spécial.)

L'ACCIDENT DE LUCIEN PETIT-BRETON

La quatorzième étape, disputée sur le parcours Longwy-Belfort, fut marquée par deux coups de théâtre : le premier consista dans un accident qui fit perdre près d'une heure au leader du classement général, Philippe Thys; le second, fut l'abandon forcé de celui qui s'était imposé comme le grand champion, comme le plus courageux, le plus brillant : Petit-Breton. A Curgies, alors que l'incident de Thys allait lui valoir la place de premier du classement général, le malheureux routier tombait dans un caniveau, sa machine se brisait et il restait sur le sol, à moitié évanoui, en voyant s'enfuir toutes ses glorieuses espérances.

LE VAINQUEUR, THYS

La victoire est revenue au Belge Thys, couvrant les 5.387 kil. du parcours en 197 h. 54 m., soit à 27 kil. 220 à l'heure. (Bicyclette Peugeot).

BUYSSE, GAGNANT DE 6 ÉTAPES

Le Belge Buysse, penalisé après la 13e étape, a totalisé le plus de victoires, gagnant 6 étapes, et finissant 3e en 201 h. 24 m. 55 s. (Bicyclette Peugeot).

LA LEÇON DU TOUR DE FRANCE

Par Lucien PETIT-BRETON

LE GLORIEUX VAINCU, PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton, victime de la fatalité, fit la course la plus belle de sa carrière, si fertile en succès. (Pneumatiques Continental.)

La leçon du Tour de France, et quelle terrible leçon pour moi ! Je commence pourtant à y être habitué ! Je semble depuis deux ans avoir signé un pacte avec la malchance. Je puis certifier que jamais je ne me suis senti en meilleure forme qu'au cours de cette période, et pourtant je n'ai pu remporter un seul succès digne de mon passé. Ce qui m'est arrivé dans le Tour de France de cette année est l'exacte répétition de ce qui m'advint dans le Tour d'Italie d'il y a deux ans ; j'étais en tête du classement général à l'avant-dernière étape, avec une avance qui me permettait d'être sûr de la victoire finale, lorsqu'un accident me mettait hors de course, bêtement, lâchement. Or, cette année, dans la formidable épreuve de l'*Auto*, si ma machine avait bien voulu continuer à me rendre les services qu'elle ne m'avait pas refusés jusqu'alors, je passais premier du classement général, par suite du retard qu'une réparation infligeait au Belge Thys. Et étant donnée ma forme, je crois bien que personne ne m'aurait plus rejoint ! Mais « adieu, veaux, vaches, cochons, couvées... », la fatalité veillait. Contre elle, il n'y a pas à lutter et je ne crois pas avoir jamais mérité par mes actes, son obstination à me frapper comme elle le fait.

Il y a deux ans, dans le Tour de France pour lequel je m'étais particulièrement préparé, au cours de la première étape, un de mes adversaires tombait en m'accrochant et il s'en fallut d'un rien que je n'eus l'œil crevé par sa pédale. Emmené à l'hôpital, je dus abandonner ! L'année dernière, impossible de défendre mes chances, car je me ressentais de l'accident dont j'avais été victime à 500 mètres de l'arrivée de Paris-Bruxelles que j'allais gagner, étant donnée mon avance sur les suivants et la foule qui les empêchait de passer en vitesse. Une petite fille me faisait tomber, en traversant la route, et je me fracturais la rotule. Et dans

GARRIGOU, 2e, ET FABER, 5e

Garrigou s'est classé 2e en 198 h. 2 m. 30 s. à 8 m. 37 de Thys. — Faber a fini 5e en 204 h. 20 m. 4 s. (Bicyclettes Peugeot.)

(Carte extraite de l'Atlas Schrœder, Hachette et Cie, éditeurs.)

CE QU'ILS ONT DU PARCOURIR

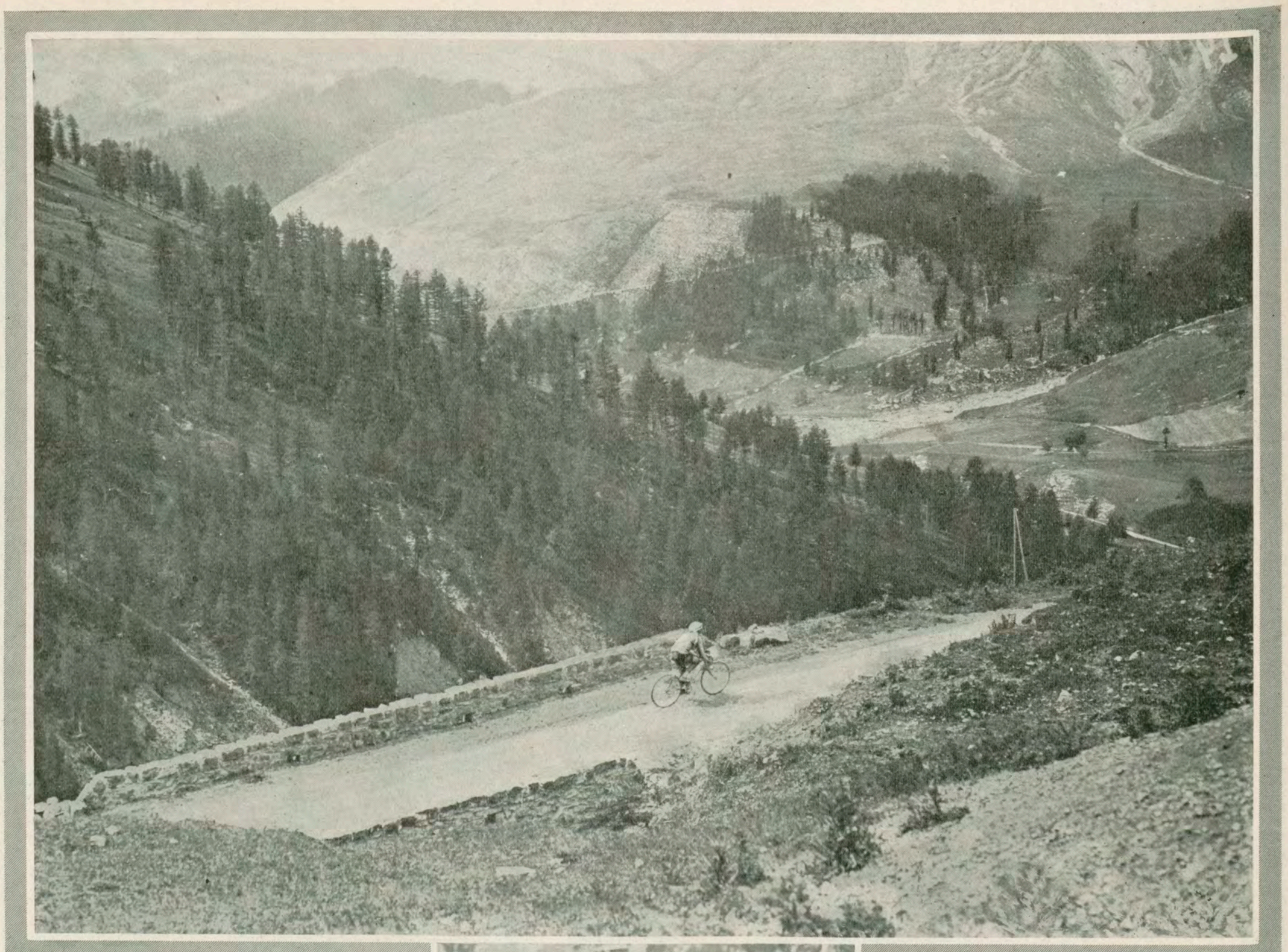
Le Tour de France de cette année fut le plus dur de tous ceux jusqu'ici disputés. Cette carte montre avec éloquence les difficultés du terrible calvaire imposé aux routiers. Au milieu, Thys, le vainqueur de cette épreuve. Il est à noter que la maison Peugeot a battu un record enviable. Elle est la seule ayant ramené à Paris les huit coureurs qu'elle avait engagés. Ils se classent ainsi: 1er, 2e, 3e, 5e, 7e, 10e, 17e et 19e.

toutes les épreuves, la même force invisible m'accompagnait pour me frapper, au moment où je commençais à être sûr de la victoire.

Mais je veux lutter, lutter encore, fatiguer cette mauvaise fée qui me poursuit de ses cruelles fantaisies, je veux prouver que l'âge ne m'a enlevé aucun de mes moyens, au contraire; je tiens à montrer que les vieux, comme on nous appelle les hommes de trente ans, sont toujours là et qu'à la valeur. ils ajoutent une expérience, une tactique qui font les vrais champions. Et ce sera la seule consolation qui me restera du Tour de France de 1913, de penser que je me suis réhabilité dans l'esprit de ceux qui ne savaient pas et d'avoir fait l'impossible pour résister à la coalition organisée, trop bien organisée. J'ai repris cette confiance qui m'avait abandonné à la suite de tous mes accidents. Je sais maintenant que les sportsmen se sont aperçu qu'ils pouvaient compter sur moi et je m'efforcerai, le plus longtemps possible, de leur prouver que je suis digne de la sympathie que tous, amis connus et inconnus, ont bien voulu m'accorder pendant tout le Tour de France, par des lettres, des cartes, des télégrammes d'encouragement qui me rendaient toute mon énergie, au moment où la lutte me semblait par trop inégale.

L'ESPRIT D'ÉQUIPE NE DOIT PAS ÊTRE MAL INTERPRÉTÉ

Cette année, en effet, d'après le règlement, tous les hommes représentant la même maison avaient le droit de s'entr'aider et de se faire le jeu mutuellement. Fort bien ! Je dois avouer que cette clause m'avait semblé parfaitement normale. Avec une ingénuité que ma carrière aurait dû cependant faire disparaître, je pensais que l'esprit d'équipe serait ainsi compris : lorsqu'un coureur aurait une crevaison de pneumatique, un ou deux de ses camarades, excellents au train, l'attendraient pour le ramener sur le peloton; lorsqu'un routier semblerait en état d'infériorité, ses collègues l'encourageraient, l'aideraient pour le réconforter et lui faire oublier sa défaillance, en le distrayant, tout en ralentissant, jusqu'au moment où la fatigue passée, l'homme serait en état de rejoindre. Telle était d'ailleurs la tactique que j'employais jadis, lorsque



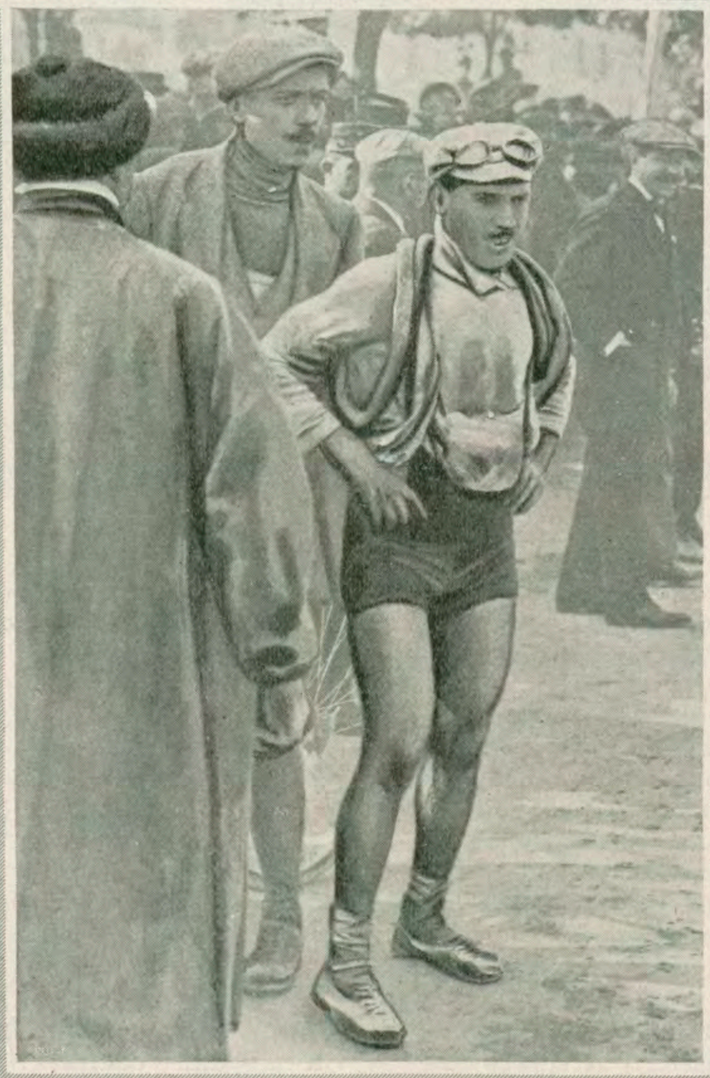
DEMAN DANS LA MONTÉE

Deman, l'ancien vainqueur de la catégorie des isolés, fit une course très méritante. Il se plaça

j'étais à la maison Peugeot et que je dirigeais les lionceaux. Si je les voyais s'user inutilement, je les rappelais au calme, si l'un d'eux fléchissait je restais auprès de lui jusqu'au moment où je pouvais le faire revenir sur les leaders. C'était juste, loyal, c'était l'esprit d'équipe. Et cette année, il était ainsi compris par tous les directeurs, par tous les managers, mais certains coureurs l'interprétèrent de façon différente et j'eus à en souffrir plus que je ne saurais le dire.

La tactique employée contre moi était la suivante : je menais presque toujours le peloton, suivant une vieille coutume, afin d'éviter les chutes ; l'un de mes adversaires fonçait alors par un démarrage subit et s'échappait, personne n'essayait de le suivre, puisqu'il était de l'équipe, et c'est moi qui devais me dévouer. Je ramenais le groupe, me fatiguant ainsi tandis que les autres n'avaient que le mal de coller à ma roue. Enfin, le fuyard était rejoint. C'est alors qu'un autre coureur se détachait et recommençait la manœuvre de son camarade. Et dix, quinze, vingt fois de suite, le même procédé était réédité. Chaque fois, je répondais aux assauts et je résistais, mais, vers la fin de l'étape, je devais payer mes efforts successifs et me contenter toujours d'une place d'honneur, sans pouvoir décrocher la première.

Jusque là, l'esprit d'équipe était correct,



BERTARELLI, 1er DES ISOLÉS

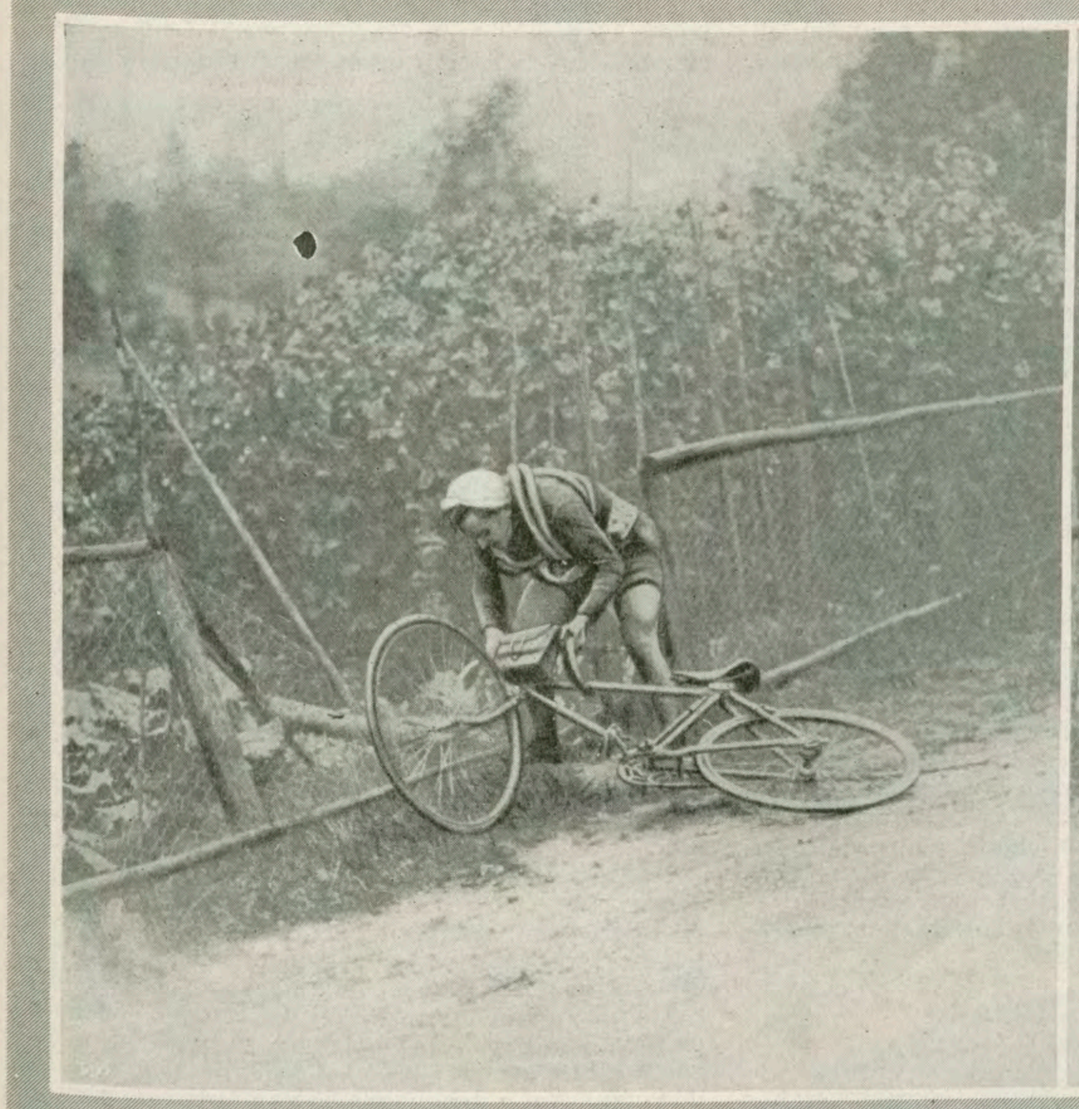
L'Italien Bertarelli, 1er du classement des isolés, est 8e du classement général en 214 h. 15 m. 38 s. (Bicyclette J.-B. Louvet, Pneus Continental.)

DU COL DE VALJELAYE

14e dans le classement général, en 217 h. 21 m. 2 s. (Pneus Continental.)

et loyal. Je pouvais à la rigueur me plaindre intérieurement de l'âpreté avec laquelle était réglée la lutte, y voir une méchanceté exagérée, mais c'était un droit absolu. Je n'avais qu'à être groupé, moi aussi. Ma seule malchance avait été de perdre tous mes équipiers, à l'exception de Deman, qui parfois put m'aider utilement et qui est un excellent routier.

Mais là où mes rivaux abusèrent du droit qui leur était alloué, c'est lorsqu'ils essayèrent de me faire tomber, soit en me tassant dans les fossés, soit en me coupant dans ma ligne, manœuvres indignes de routiers qui se croient vos égaux et qui, à leur valeur, ajoutent l'avantage du nombre. Quand on est huit contre un, il est peu chevaleresque d'employer de semblables moyens, surtout vis-à-vis d'un homme qui, comme moi, depuis treize ans qu'il court, n'a jamais accompli la moindre déloyauté, le plus petit acte répréhensible vis-à-vis de ses ennemis, même les plus acharnés. Chaque fois que j'ai triomphé, c'était grâce à ma qualité. J'aurais eu honte d'employer les moyens dont certains m'ont abreuvé. Lorsque des pénalités absolument justes eurent été prises à l'égard de quelques-uns de mes adversaires, l'esprit d'équipe se traduisit alors de la manière la plus inattendue : injures ordurières, menaces de toutes sortes — même de mort — me furent adressées. Puisque je ne pouvais être battu



THYS VIENT DE FAIRE UNE CHUTE DANS LA COTE DE GROSSE-PIERRE

Le vainqueur du classement général, Thys, eut une défaillance terrible au cours de la 13e étape. Dans la suivante, il avait un accident de machine qui lui faisait perdre beaucoup de temps, mais pas assez, Petit-Breton étant mis hors de combat, pour être dépossédé de la victoire.

physiquement, on essayait de s'attaquer au moral.

Je connais de longue date le manager de mes rivaux, A. Baugé, j'ai toujours pu apprécier la loyauté et l'esprit sportif des dirigeants de la maison Peugeot, et je suis certain qu'ils auraient été les premiers à défendre à leurs hommes d'employer de semblables procédés, s'ils les avaient connus. Et je tiens à déclarer hautement que je ne me suis plaint qu'une seule fois au cours de l'épreuve, et devant le coupable, alors que certains déclaraient que je les avais dénoncés. Je tiens à leur faire remarquer que je n'ai jamais réclamé contre un homme sans avoir prévenu celui-ci. Dans tous les cas, si l'un de mes adversaires ne voulait pas être mis hors de course, il aurait été plus simple pour lui de ne pas se précipiter dans ma roue à la sortie d'un virage.

L'esprit d'équipe me semble donc excellent en principe, mais à la condition que le règlement édicte des peines très sévères et immédiatement applicables en cas d'infractions de la part des coureurs. Je suis certain que toutes les maisons tomberont d'accord sur ce principe, car ce qui m'est arrivé cette année, ainsi qu'à Spiessens, par exemple, aurait tout aussi bien pu advenir à l'un de ceux qui se sentaient en nombre et me le faisaient trop voir. Mais je puis certifier que je tiens trop à un succès sans tache pour que, si je m'étais trouvé dans le cas de certains, j'aie été le premier à me plaindre des agissements de mes équipiers s'ils avaient été répréhensibles. Une victoire n'est belle que lorsqu'elle prouve une supériorité incontestable, morale et physique, sans quoi elle vous laisse un remords plus cruel qu'une injuste défaite.

LE TOUR A L'ENVERS EST PLUS DUR

M. Henri Desgrange, directeur de l'*Auto* et organisateur de l'épreuve, avait décidé de faire disputer le Tour de France à l'envers cette année pour le rendre plus difficile. Il avait parfaitement réussi. Les longues étapes du début vinrent à bout de tous ceux qui n'étaient pas spécialement entraînés ou trop entraînés et établirent une sélection vraiment prodigieuse. Ce qui le prouve c'est qu'à partir des Alpes, ou plutôt de la moitié du parcours, le déchet fut extrêmement minime. Ceux qui arrivèrent au pied des Pyrénées avaient toutes chances de rentrer à Paris s'ils n'étaient pas victimes d'accidents. Les longs trajets de plat sont donc plus cruels que les cols les plus escarpés et les plus durs. La quatrième étape, Brest-La Rochelle mesurait 470 kilomètres ! Et très justement, il avait été décidé de la faire sans roue libre. Ce règlement sembla sur le moment donner tort aux organisateurs, car l'arrivée se fit en peloton compact, mais que d'abandons, que de défaillances après.

L'étape qui me sembla la plus facile fut celle du Havre à Cherbourg. Quant à celle qui fut la plus dure, à mon avis tout au moins, ce fut Bayonne-Luchon. Enfin, celle qui me fit le plus de plaisir fut celle de Perpignan à Aix-en-Provence. Car en effet, à Aix, j'allais avoir la joie de retrouver ma mère que je n'avais pas vue depuis mon départ de la République Argentine, et ma femme, accompagnées de mon plus jeune frère que je ne connaissais pas.

Le belge Thys a remporté la victoire, mais à mon avis il n'était pas le meilleur homme. Il avait un avantage incontestable : il était merveilleusement bien soigné ! Il suivait le train, faisait preuve de courage et de valeur, ne se dépensait pas en efforts inutiles, mais n'avait pas la qualité de Buysse.

Oui, le meilleur de beaucoup était celui-ci, vis-à-vis duquel je ne puis être taxé de partialité. C'est un champion, mais il lui manque pas mal de choses pour être *le* Champion. Il a de bonnes jambes, monte les côtes avec une puissance rare, mais n'a pas de tête. Il pousse tout le temps sans regarder, sans étudier. Peu lui importe, ce qu'il veut c'est « en mettre ». Il ne fera pas de calculs, lui. Cet homme-là, avec un cerveau, serait impossible à battre. Toujours la fameuse théorie de M. Desgrange : « La tête et les jambes. » J'ai la prétention d'avoir les deux et c'est pourquoi je suis d'autant plus désespéré d'être allé au Parc des Princes dimanche dernier en partant de mon domicile et non pas de Dunkerque.

Petit Breton

LE CHALLENGE DE LA VIE AU GRAND AIR

Notre challenge, œuvre du regretté aviateur-sculpteur Delagrange, a été gagné par la maison Peugeot.

PROPOS D'UN SPORTSMAN

But et moyen

« Comment, m'écrit un lecteur indigné, vous osez dire que le sport est un moyen et non un but ! Mais le sport est une nécessité, le sport se suffit à lui-même, etc... »

Les idées les plus simples sont souvent les plus difficiles à faire comprendre. De ce que le sport est nécessaire, peut-être même de ce que, dans l'état actuel de la civilisation moderne, il est devenu indispensable, s'ensuit-il qu'il ne soit pas un simple moyen, et surtout un moyen éducatif?

L'homme sait, sans le sport, marcher, courir, sauter, nager. Par la pratique des sports athlétiques, il apprend à mieux marcher, à mieux courir, à mieux sauter et à mieux nager. Est-ce un but? Fort heureusement, non ! Si le record de l'heure de Jean Bouin, à Stockholm, n'avait pour « but » que de faire 19 kilomètres en une heure, il n'est pas un cycliste, même médiocre, qui n'eût le droit de se moquer et de hausser les épaules.

Mais si ce record est un moyen de démontrer qu'un homme, grâce à une culture physique bien comprise, peut régler sa « machine », la mettre en état d'accomplir un tour de force, et servir ainsi d'exemple vivant aux autres hommes et principalement à ses compatriotes, qui ne voit ce que devient la performance? Qui ne comprend que 19 kilomètres dans l'heure, à pied, sont une leçon plus haute, parce que représentant un effort plus rare de l'homme sur lui-même.

Il en est de même d'un match de football. Le football est une école de décision, d'énergie, d'endurance, de discipline. Mais il importe peu à l'Etat et à l'humanité que la partie soit gagnée par 15 points à 10 plutôt qu'à 2.

Ce qu'il y a d'essentiel, c'est l'exemple. Bouin a donné à des milliers de jeunes Français, l'idée de courir à pied. Il leur a donné de plus l'exemple de ses qualités morales et physiques.

Voilà le but.

Sinon tous les sports de locomotion se ramènent au chemin de fer, tous les sports de puissance à l'énergie mécanique. Ainsi le « record » revient à son origine, et son nom s'explique. C'est l'exploit qui doit rester dans la mémoire, dont on doit se souvenir, « se recorder », disaient nos pères, comme d'un exemple à faire mieux soi-même.

WHIPPER.

AUTOMOBILE

Le Grand Prix de France au Mans

Le futur Grand Prix de l'A. C. F.

Bis repetita placent. Le sport automobile aura cette année, en France, non seulement sa grande journée, celle d'Amiens, mais ses journées. Après Amiens, le Mans; après le Mans, les voitures légères à Boulogne.

Le Grand Prix du Mans bénéficiera, cette année, d'un heureux état d'esprit. Il aurait pu être, plus que quelconque, médiocre. Au lendemain du Grand-Prix d'Amiens, il n'était pas impossible de penser que le vainqueur Peugeot voudrait rester sur sa victoire, ce qui eut ôté tout intérêt à la course. Il est même probable que, dans ce cas, Delage, le rival direct de Peugeot, au Grand Prix, n'eut pas pris part à l'épreuve, et, dès lors, on se demande ce qu'eût signifié celle-ci.

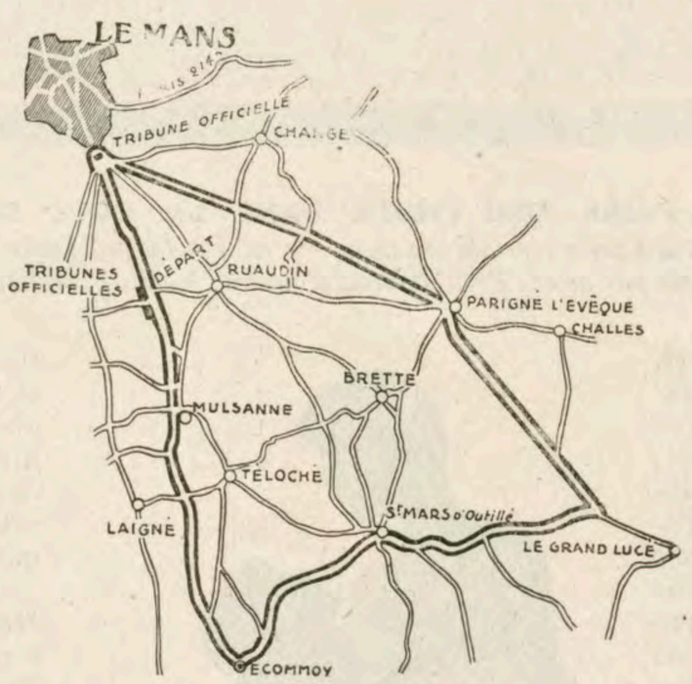
Il faut admirer ce qu'en terme de jeu, l'on peut appeler le prodigieux « estomac » de la maison Peugeot. Quand on créa le Grand Prix de Dieppe en 1912, il y eut une véritable grève de grandes maisons françaises. Seul, Peugeot s'engagea.

Après sa victoire, combien eussent fait Charlemagne ! Peugeot se mit en ligne au Mans, et gagna. Le record de l'heure à Brookland? En ligne encore, record battu.

Une épreuve se dispute là-bas, en Amérique, à Indianapolis. Il faut préparer la victoire d'Amiens. Peugeot divise son équipe fameuse, Boillot restera en France pour procéder aux premiers essais de la championne du Grand Prix de l'Automobile-Club, Goux et Zuccarelli s'en iront à Indianapolis. Retour en France. La mort du pauvre Zuccarelli n'arrête pas la campagne victorieuse. Boillot et Goux sont en ligne à Amiens et finissent premier et second. Moins d'un mois après, ils seront à nouveau en ligne au Mans. Il n'y a pas, dans l'histoire du sport automobile, de précédent à cette longue suite de victoires, il n'y a pas d'effort aussi long et aussi heureux. Tous ceux, et nous sommes de ceux-là, qui estiment que les courses d'automobiles constituent pour la construction une école nécessaire, peuvent adresser à la Société Peugeot l'expression de leur gratitude. Elle a sauvé les courses en France.

La présence de Delage est naturelle. L'excellente maison a failli vaincre, elle a tenu la tête, de peu, il est vrai, mais enfin elle a tenu la tête pendant plus de la moitié de la course à Amiens. Elle peut espérer la victoire, elle doit logiquement la chercher. Avant de nous lancer dans quelques considérations sur les engagés, présentons d'abord le Grand Prix du Mans.

L'Automobile-Club de la Sarthe et de l'Ouest de la France compte parmi les sociétés les plus actives de France. C'est même, à l'heure actuelle, la plus vivante, la plus agissante. Son siège est au Mans, au centre de ce réseau de routes superbes qui fait de la Sarthe le rendez-vous de tous les amateurs de belles vitesses. Ses débuts furent le fameux Circuit de la Sarthe en 1906. C'était, au lendemain de la Coupe Gordon-Bennett, enterrée avec pompe et avec joie par les fabricants français en 1905, le premier Grand Prix de l'A. C. F., avec la formule nouvelle des engagés limités par usine. Cette formule avait été inaugurée l'année précédente pour le Grand Prix de la République à Aix-les-Bains, épreuve dont nous avions tracé le plan et qui avait été interdite avec toutes les épreuves automobiles autres que la Coupe Bennett en 1905.



LE PLAN DU GRAND PRIX DE FRANCE.

Puis l'A. C. de la Sarthe fit disputer des courses locales, des épreuves de vitesse, en côte, en palier, et, enfin, mis en appétit par la renaissance des courses à Dieppe, en 1912, il organisa, il y a un an, son premier Grand Prix qui succéda à l'épreuve un peu hybride courue l'année précédente. Les Manceaux avaient donc eu la foi, puisqu'ils avaient lancé, en 1911, un petit Grand Prix, avant celui de Dieppe. Sans doute, la course n'avait pas été ultra-brillante, mais elle avait réussi. Il n'est pas impossible que ce soit cet exemple victorieux qui ait décidé l'Automobile-Club de France.

Cette année, le règlement du Grand Prix de France — c'est le nom du Grand Prix du Mans — possède un règlement fort simple. Liberté absolue. Au fond, on se demande à quoi servent aujourd'hui les réglementations. A Dieppe, en 1913, avec la liberté absolue, Peugeot gagne, consommant 22 litres d'essence sur 100 kilomètres et attteignant 118 kilomètres à l'heure de moyenne. A Amiens, on accordait 20 litres d'essence par 100 kilomètres. Peugeot consommait 17 à 18 litres et atteignait 114 kilomètres à l'heure sur un circuit plus petit, plus encombré et dont les trois premiers tours furent couverts dans le brouillard. De plus, à Dieppe la forme des voitures était libre, si bien qu'on adopta des formes fuyantes; à Amiens on avait imposé une maîtresse section, c'est-à-dire un minimum de résistance à l'avancement. On le voit, on arrive toujours à peu près, quelque soit la route prise, au même but.

Nous reviendrons d'ailleurs sur ce sujet, en examinant brièvement le nouveau réglement proposé par la Commission sportive de l'A. C. F. pour le Grand Prix de 1913.

A l'inverse du meeting d'Amiens, la course des voitures, le morceau capital, sera précédé, au lieu d'être suivi, le lundi 4 août par une journée réservée aux motocyclettes et aux sidecars quise trouveront aux prises sur 324 et 270 kilomètres : Peugeot, Clément, Alcyon, Terrot, Magnat-Debon, Griffon, Bedelia, Violet Bogey, Ronteix, Noël, Super, Fif, Zénith, tous sont engagés.

On peut compter sur un lot de cinquante concurrents, ce qui est plus que suffisant.

A l'heure où j'écris ces lignes, huit marques d'automobiles : Peugeot, Delage, Mercédès, Schneider, Opel, Vinot-Deguingand, Crespelle sont en ligne dans la course de voitures, le mardi 6 août, sur 500 kilomètres.

Il faut d'abord mettre à part ceux qui courent la place et ceux qui courent la première place. Schneider essaiera de rendre encore plus complète sa démonstration de régularité rapide d'Amiens. Opel essaiera d'effacer la mauvaise impression de sa panne. Vinot-Deguingand et Crespelle courront contre la montre, plutôt que contre les leaders.

On parle, en dernière heure, de l'engagement de Fiat et de Sunbeam. Il est douteux que Fiat, qui a gagné le Grand Prix du Mans en 1911, et qui faillit gagner celui de Dieppe en 1912, s'engage sans une organisation préalable qui doit lui manquer, et qui est indispensable, contre des adversaires de la taille de ceux-ci. Sunbeam, à Amiens, a fait une belle course, mais ses voitures sont moins rapides que celles de Peugeot et de Delage. Sur 900 kilomètres, elles n'ont pu les avoir, il n'y a aucune raison pour qu'elles les battent sur 500.

Les Mercédès avaient été préparées pour Amiens. Mais la Société Mercédès avait signé en Allemagne le contrat par lequel elle s'engageait à ne pas faire courir. Les voitures avaient été commandées par M. Pilette, son agent en Belgique, mais celui-ci ne put faire accepter son engagement, le Grand Prix étant réservé strictement aux usines d'automobiles. Cette fois, d'un côté ou de l'autre, l'empêchement a été levé, et Mercédès a en ligne sa grande équipe de conducteurs avec Pilette, un des meilleurs manieurs de volant, qui a déjà gagné de nombreuses courses; Lautenschlager, le vainqueur de Dieppe en 1908, et Salzer, qui, cette année-là, battit le record du tour. Toutefois, la lutte nous paraît devoir se circonscrire entre Peugeot et Delage A l'inverse d'Amiens, Peugeot n'aura que deux voitures, menées par Boillot et Goux, et Delage en aura trois, conduites par Bablot, Guyot et Duray, cinq conducteurs hors ligne.

Les voitures sont très près l'une de l'autre. A Amiens, à cinq reprises différentes, Boillot et Bablot ont successivement battu le record du tour du Circuit, et l'on sait à la suite de quelles émouvantes péripéties se dessina la victoire.

C'est entre eux qu'il faut chercher le gagnant, Mercédès restant le dangereux adversaire. A cette allure et sur cette distance, le coefficient pneumatiques sera capital.

Il ne nous reste plus qu'un mot à dire sur le nouveau règlement que, dans sa séance du 25 juillet, la Commission sportive de l'A. C. F. a décidé de proposer.

Elle veut organiser une course de 800 à 900 kilomètres, sans aucun approvisionnement en cours de route. La voiture emportera tout avec elle : essence, huile et pneus. On aura droit à sept enveloppes et chambres à air qui seront à bord.

Théoriquement, c'est parfait. On ne peut limiter d'une façon plus réelle les voitures automobiles. Pratiquement, cela ne va-t-il pas créer une dualité d'intérêts. Qui va gagner? La voiture ou le pneumatique? Celui qui sera en tête et qui n'aura plus de pneus, que dira-t-il ? L'essence était déjà un problème délicat et redoutable. Encore l'ingénieur en limitait-il lui-même la consommation. Mais les pneus? Il y a doute, et le danger c'est que, dans le doute, on ne décide de s'abstenir.

GEORGES PRADE.

L'HISTOIRE DU TOUR DE FRANCE

Pendant un long mois, la lutte acharnée à laquelle viennent de se livrer les concurrents du Tour de France a passionné non seulement le monde des sports mais encore la France entière.

C'est une histoire aussi émouvante qu'un roman que celle de cette magnifique épopée en onze actes, avec ses péripéties sans cesse renouvelées et toujours imprévues. On en trouvera le récit vécu dans *Le Cyclisme*, en même temps que celui de toutes les grandes épreuves classiques sur route ou sur piste depuis leur fondation, les tableaux des records de France et du monde, etc.

Le Cyclisme, par Marcel Viollette, Petit-Breton, Ellegaard, etc. Collection *Sports-Bibliothèque*, le volume : 6 francs, Pierre Lafitte et Cie, éd.

LE TOUR DE FRANCE CYCLISTE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LES COUREURS AUX PRISES AVEC LES PASSAGES A NIVEAU

Le peloton de tête, composé d'une interminable série de coureurs, passe, en haut, au passage à niveau de Montdidier. — En bas, le passage à niveau de Péquigny est fermé et les coureurs sont obligés de sauter par dessus les barrières pour passer de l'autre côté de la route. La première étape à laquelle avaient pris part 140 coureurs fut terminée par 111. L'arrivée fut disputée par un épais peloton.

VANT le départ, j'avais peur! Cette étape du début a été dure en ce sens que nous étions extrêmement nombreux et que le temps chaud provoqua de nombreuses crevaisons. Je me sentais bien. J'avais déjà triomphé en France, je tenais à montrer que ce n'était pas l'effet du hasard. Pendant les 200 premiers kilomètres, je me contentais d'attendre les événements, suivant tous les trains qui étaient menés, mais ne cherchant pas à passer en tête afin de me réserver. Au bout de 200 kilomètres, je commençais à conduire le peloton. Au contrôle de Dieppe, j'étais obligé de m'attarder et je craignais même de ne jamais rejoindre les cinq coureurs d'Alcyon qui s'étaient sauvés et avaient pris une importante avance sur moi. Je me lançais résolument à leur poursuite et parvenais à les rejoindre à 30 kilomètres de là. J'étais plutôt étonné de leur mansuétude. S'ils avaient voulu s'en donner la peine, je ne les aurais pas revus avant la fin de l'étape.

C'est entre Fécamp et Le Havre que la course se décida. Nous étions 16 ensemble à Fécamp et à 20 kilomètres de l'arrivée, aucun d'entre nous n'avait été lâché. Nous ne voulions pas pourtant d'une arrivée en peloton qui nous aurait fait perdre beaucoup d'argent, puisque la moitié des prix aurait été supprimée si nous avions été plus de 11, tandis que l'autre moitié aurait été partagée entre les hommes de tête.

Thys, Salmon, Buysse et moi, commençâmes à fournir de violents démarrages. Le résultat ne se fit pas attendre. Nous n'étions plus que sept au sprint.

Je parvenais à triompher nettement et j'en étais d'autant plus heureux que je battais une multitude d'hommes de grande valeur.

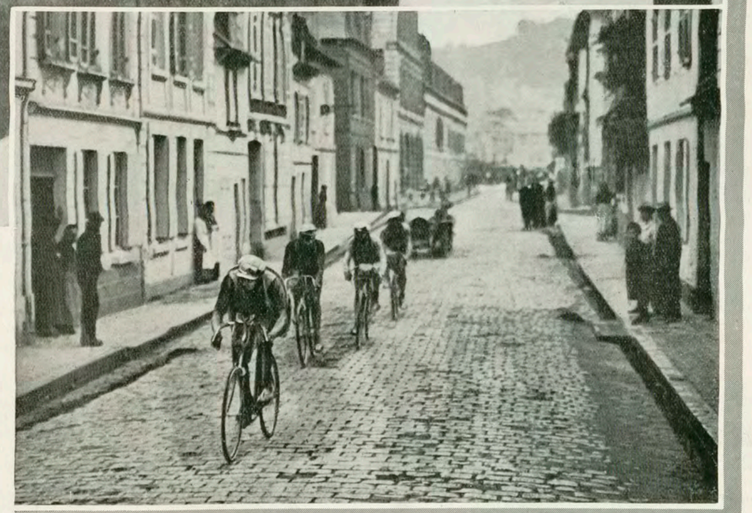
Micheletto

Classement des dix premiers de la 1re étape (Paris-Le Havre, 388 kilomètres) : 1er Micheletto, en 14 h. 9 m. 47 s., à 27 kilom. 388 à l'heure; 2e Buysse; 3e Masselis; 4e Lauwers; 5e Salmon; 6e Niedergang; 7e Defraye (en peloton); 8e Masson, en 14 h. 10 m. 37 s.; 9e Thys, en 14 h. 11 m. 6 s.; 10e Vanderberghe, en 14 h. 14 m. 37 s. — 140 partants; 29 abandons.

LA VIE AU GRAND AIR

2ème ÉTAPE

Le Havre-Cherbourg



LES ISOLÉS A ROUEN

Christensen, Zorloni et Contesini quittent le contrôle de Rouen. Les exploits des groupés ont laissé injustement dans l'ombre ceux des isolés qui souvent figurèrent avec succès dans le peloton de tête et dont la course fut particulièrement dure, par suite du manque de soins. Plusieurs d'entre eux figurèrent souvent dans le peleton de tête, s'adjugeant les places d'honneur et faisant preuve d'un courage et d'une énergie rares, ne se laissant pas décoller, malgré les démarrages les plus terribles.

LA TRAVERSÉE D'HONFLEUR

(Photographies de notre envoyé spécial).

De même que, dans la première étape, l'arrivée se fit en peloton. 16 coureurs se présentèrent ensemble pour l'emballage final. Il était évident qu'aucun des concurrents ne se souciait de sacrifier ses chances, pour les étapes futures, par des efforts répétés. — En médaillon, à gauche, Pélissier quitte le contrôle d'Avranches; à droite, Guénot mange au contrôle.

Comme la première étape, la seconde fut l'occasion d'un succès étranger, dans ce Tour de France où mes compatriotes surtout firent merveille, battant sans cesse les meilleurs routiers français que nous considérions comme nos maîtres, il n'y a pas encore très longtemps.

Je suis d'autant plus heureux d'avoir été le premier Belge remportant une étape dans cette terrible épreuve. Ma course fut rendue facile, car j'eus la chance de ne pas avoir la moindre crevaison, alors que nombre de mes camarades étaient obligés de s'arrêter sans cesse pour changer de pneumatiques. Je n'eus qu'une tactique : rester dans le peloton de tête constamment, sans mener imprudemment, me contentant de répondre à tous les démarrages et de ne pas perdre un pouce de terrain. Le sort me permit de mener à bien ce plan de combat.

Mais je fus très incommodé, ainsi que mes rivaux, par l'extrême poussière qui nous empêcha de voir quoi que ce soit sur la route pendant les cent derniers kilomètres. Je titubais littéralement sur la route, étant presque aveuglé et souffrant terriblement des yeux.

Malgré cet inconvénient odieux et malgré les côtes nombreuses, entre Caen et Cherbourg surtout, je ne fus jamais en difficulté et je n'eus pas la moindre crainte de défaillance. D'ailleurs, il en fut de même de mes adversaires puisque le peloton resta compact jusqu'à l'arrivée, personne ne cherchant à s'échapper, voulant faire provision de forces pour les étapes futures.

Je dus abandonner peu de temps après ma victoire, qui m'avait pourtant donné de l'espoir, mais vraiment la course était trop dure pour essayer de lutter contre la malchance qui m'assaillit par la suite,

Masselis

Classement des dix premiers de la 2e étape : Le Havre-Cherbourg (364 kilomètres). 1er Masselis (12ef) (1) ; 2e Petit-Breton (20e) ; 3e Defraye (1er) ; 4e Buysse (1er) ; 5e Pélissier (12e) ; 6e Lapize (11e) ; 7e Garrigou (17e) ; 8e Georget (12e) ; 9e Lauwers (1er) ; 10e Mottiat (17e). (En peloton). — 113 partants, 10 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

A PONT-AUDEMER

Vandenberghe, devant l'isolé Everaerts, s'élance à la poursuite du peloton de tête dont il est séparé par 26 minutes. Il ne pourra pas le rejoindre, car les leaders marchent à l'allure de 29 kilom. 513, quoique ne tentant pas le moindre démarrage pour s'assurer un avantage décisif les uns sur les autres. A ce moment, tous les hommes avaient à peu près les mêmes chances et l'esprit d'équipe n'était pas encore intervenu de la façon fâcheuse qui fut enregistrée par la suite.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LES PELOTONS DIMINUENT

En haut, le peloton de tête passe à Saint-Brieuc. Les pelotons commencent déjà à être moins compacts et l'arrivée pourra enfin être jugée autrement qu'en paquet. — En bas, Masselis, vainqueur de la seconde étape, dans le Val Herbelin. Il perdra beaucoup dans ce parcours et abandonnera par la suite, de même que Micheletto (pneus Continental), vainqueur de la première étape, et que Pélissier, gagnant de la troisième.

FRANCHEMENT, le Tour de France de 1913 était beaucoup plus dur que les précédents, à cause des interminables étapes qui le commençaient : 388, 369, 405, 470, 379 kilomètres, telles étaient les distances de celles qui préludaient aux fameuses ascensions des Pyrénées et aux terribles luttes contre les Alpes. Pour réussir l'exploit de triompher dans les courses du début, il fallait être déjà au mieux de sa forme et, par conséquent, atteindre le fatal surentraînement avant d'arriver au pied des montagnes. C'est ce qui se produisit pour moi. En excellent état au commencement de l'épreuve, je me ressentis bientôt de mes efforts successifs et je dus laisser à mes camarades le soin de continuer le terrible calvaire. Je conserve cependant la joie d'avoir été l'un des rares Français et le premier ayant inscrit son nom sur le palmarès de l'une des étapes et ce, dans une étape extrêmement pénible, la seconde comme longueur, Cherbourg-Brest, qui atteint 405 kilomètres.

Depuis le départ jusqu'à l'arrivée, je n'eus qu'un objectif : pousser, pousser toujours pour rester dans le peloton de tête le plus longtemps possible et, s'il y avait moyen, m'en détacher à Brest afin de gagner. C'est ce qui se produisit.

L'étape fut dure, à cause des éléments coalisés contre nous : la nuit, ce fut le froid qui nous glaçait et raidissait nos jambes, nous ne sentions plus nos mains, puis à l'aube la pluie fine, cinglante qui fouette le visage et vous transit, enfin, l'après-midi, la chaleur accablante et la poussière aveuglante. Il y en avait ainsi pour tous les goûts, mais je crois qu'aucun d'entre nous n'y trouva son compte.

A Brest, j'avais la chance de passer la ligne d'arrivée en vainqueur. Je n'osais l'espérer. Je ne prétends pas, comme certains le font souvent, que j'étais sûr de gagner, car la course est une véritable loterie avec toutes ses traîtrises. J'eus la chance de ne pas crever une seule fois, et d'être bien engagé au moment de l'emballage final. Que pouvais-je demander de plus ? De ne pas être obligé d'abandonner comme je le fis depuis.

H. Pélissier

Classement des dix premiers de la 3e étape (Cherbourg-Brest 405 kilomètres) : 1er Pelissier (5e) (1); en 13 h. 58 m. 45 s., à 28 kilom. 962 à l'heure; 2e Defraye (1er); 3e Mottiat (9e); 4e Petit-Breton (11e); 5e Rossius (3e); 6e Emile Georget (6e); 7e Buysse (2e); 8e Garrigou (10e); 9e Christophe (4e); 10e Ccomans (7e) (en peloton). — 103 partants; 17 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

4ème ÉTAPE — Brest-La Rochelle

(Photographies de notre envoye spécial.)

LA PLUS LONGUE ETAPE : 470 KILOMETRES

En haut, le peloton de tête passe à La Roche-sur-Yon. Le dernier, qui porte le numéro 12, est Marcel Buysse qui gagnera l'étape, la plus longue du parcours. (Bicyclette Peugeot). — En bas, de gauche à droite, le Belge Vandenberghe répare un pneu, grâce à un gonfleur automatique fixé au cadre de sa machine. — Masselis et Rossius passent à Genestou. — Petit-Breton répare un pneumatique.

ENFIN, je commence à gagner des étapes, et, ce qui ne gâte rien, par la plus longue du Tour de France. 470 kilomètres! Tel est le trajet qui sépare Brest de La Rochelle, et je vous assure que ce n'est pas facile, surtout lorsque la roue libre est interdite et que l'on a comme moi 22/9, développement vraiment trop minime pour un semblable effort. Je me ressentais, en outre, d'un accident que j'avais eu au cours de la seconde étape, où j'étais tombé avec Passerieu, me blessant au genou droit suffisamment pour être gêné pendant tout le parcours.

L'étape ne se passa pas sans incidents pour moi, et c'est au calme de mes adversaires qui ne se hâtaient pas, sachant qu'ils arriveraient bien toujours au but, que je dus de pouvoir les rejoindre et les battre *in partibus*. En effet, je fus pénalisé à l'arrivée, mais n'anticipons pas!

Je crevai deux fois et cassai des rayons de ma machine. Au lieu de les réparer, je trouvai plus simple de changer ma roue au contrôle de la Roche-Bernard. Mais j'ignorais le règlement : on n'avait le droit de changer de roue qu'au cas où cette roue serait brisée. Si je l'avais su, je n'aurais pas eu de pénalisation. Je ne dis pas que j'aurais brisé ma roue exprès en voyant l'état de mes rayons, mais avouez que semblable procédé était tentant! La dernière fois que j'eus une crevaison, c'était en arrivant à la Roche-sur-Yon, je pus rejoindre le peloton, mais six kilomètres seulement avant l'arrivée.

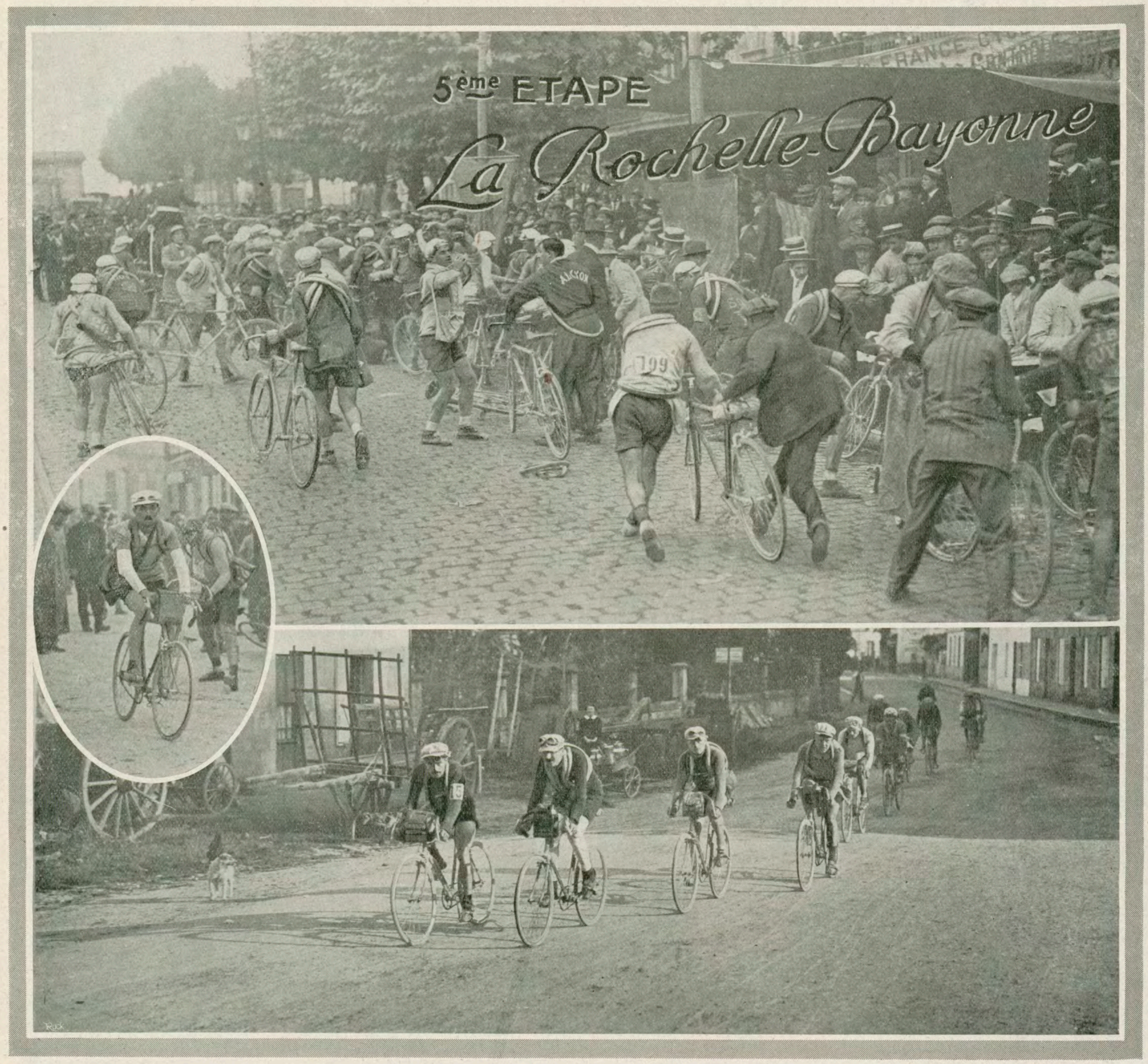
Pour ne pas être fatigué après quelques étapes, sur les conseils de Baugé, je m'étais très peu entraîné en vue du Tour de France, c'est pourquoi la forme venait peu à peu, me permettant de ne jamais m'éloigner des hommes de tête au début et de les battre après dans les plus longues étapes, pour la première fois.

Je terminerai en vous donnant des renseignements sur mon alimentation : je mange beaucoup sur la route et bois très peu. Je ne prends que du thé et deux verres de fine champagne dans de l'eau.

Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 4e étape : Brest-La Rochelle (470 kil.) : 1er Buysse (2e) (1), en 16 h. 10 m. 16 s., à 29 kil. 70 à l'heure ; 2e Defraye (1er) ; 3e Mottiat (6e) ; 4e Thys (5e) ; 5e Coomans (4e) ; 6e Christophe (3e) (en peloton) ; 7e Engel (15e) en 16 h. 11 m. 7 s. ; 8e Garrigou (7e) ; 9e Lambot (12e) (en peloton) ; 10e Petit-Breton (8e) en 16 h. 25 m. 39 s. — 86 partants ; 23 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.



(Photographies de notre envoyé spécial.)

AVANT LES MONTAGNES

En haut, la foule des concurrents du peloton de tête se ravitaille en hâte au contrôle de Bordeaux. — En bas, les isolés, menés par H. Alavoine, passent à Saint-Genis. Certains se sont échappés et deux d'entre eux, Vanlerberghe et Everaerts, (pneus Hutchinson) rejoindront même les groupés, et prendront les deux premières places. — En médaillon, Lucien Petit-Breton quitte le contrôle de Pons (Pneus Continental).

Par force, j'ai dû abandonner le Tour de France avant la fin, mais j'en conserverai cependant un souvenir très agréable, N'ai-je pas été « l'isolé qui a gagné une étape ?» Et dans des conditions particulièrement dures, puisque, parti un quart d'heure après les groupés, Everaerts et moi les rattrapions pour les battre ainsi à l'emballage. Je dois reconnaître d'ailleurs que nos camarades, plus heureux que nous puisqu'on s'occupe d'eux, n'avaient pas dû pousser beaucoup pour se laisser rejoindre ainsi. Je fus bien étonné quand j'aperçus dans le lointain le peloton des groupés qui s'en allaient à une allure de touristes, se reposant en vue des efforts à fournir dans les montagnes.

Au cours de cette étape, je crevais une seule fois, à 50 kilomètres avant Bordeaux. Je me hâtais de réparer et de repartir. Je rejoignais les hommes de tête 20 kilomètres après Bordeaux. J'avoue que j'avais dû me livrer à fond pour obtenir ce résultat et que j'étais quelque peu fatigué. Une fois avec mes rivaux, je me maintins dans le groupe. Comme ils ne semblaient guère se hâter, j'avais bien espéré, un moment, leur prendre un nouveau quart d'heure, mais, cette fois, ils ne se laissaient plus faire et je devais me contenter de rester en leur compagnie. Everaerts, isolé comme moi, avait également rejoint les groupés, et même avant moi; mais j'avais la joie de le battre au sprint à l'arrivée à Bayonne.

Au cours des 379 kilomètres de l'étape, je m'alimentai ainsi : 2 livres de pain avec des confitures, 5 côtelettes, 6 bananes, 2 livres de chocolat et de l'eau à chaque fontaine. J'en étais réduit à boire ainsi, car quand je demandais de l'eau dans les fermes, on ne comprenait pas mon langage, et pour cause, puisque je ne parle pas français, et j'étais obligé de repartir sans avoir assouvi ma soif. Et être altéré en course sans pouvoir boire est une chose particulièrement dure! Malgré ma victoire, je ne passais pas en tête du classement général des isolés et devais me contenter de la quatrième place. Dans l'étape suivante, je devenais second de cette catégorie et dans la 7e, j'étais obligé d'abandonner au moment où j'espérais gagner!

Henri Vanlerberghe

Classement des dix premiers de la 5e étape: La Rochelle-Bayonne (379 kil.): 1er Vanlerberghe (isolé) (24e) (1); en 12 h. 40 m. 28 s., à 29 kil. 916 à l'heure; 2e Everaerts (isolé) (25e); 3e Bertarelli (isolé) (18e) en 12 h. 46 m. 16 s.; 4e Buysse (3e) en 12 h. 55 m. 28 s.; 5e Christophe (2e); 6e Engel (13e); 7e Defraye (1er); 8e Vandenberghe (14e; 9e Petit-Breton (8e); 10e Garrigou (7e) (en peleton). — 63 partants; 2 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

AUX PRISES AVEC LES MONTAGNES

L'étape Bayonne-Luchon permit à Thys de s'attribuer une belle victoire. (Bicyclette Peugeot). C'était la première vraiment terrible du Tour de France, à cause des Pyrénées aux routes escarpées et boueuses. — En haut, Lambot arrive au sommet du col d'Aubisque. — En bas, Deman (pneus Continental) s'arrêter pour la boue qui freine ses roues. — A gauche, l'isolé Bertarelli (pneus Continental), au Tourmalet. — A droite, le second peloton, après Bielle.

GRACE au ciel, cette étape montagneuse Bayonne-Luchon dont on m'avait fait peur, à cause de ses terribles côtes, me sembla beaucoup moins dure que je ne me l'imaginais. Evidemment, il faut pousser et pousser encore plus que ça, mais vraiment, je crois que j'aurais pu faire tout le parcours sans descendre de machine. Je ne mis pied à terre qu'une seule fois, en arrivant au haut du Tourmalet, pour dire bonjour aux camarades de la maison qui s'y trouvaient. Autrement, j'ai fait l'ascension de tous les cols de l'étape en restant sur ma bicyclette. J'ai eu la chance de ne pas avoir la moindre crevaison et je m'en estime particulièrement heureux, car, dans les montagnes, il est pénible d'être obligé de s'arrêter pour réparer. On s'engourdit et on éprouve beaucoup de difficulté à se remettre en action. La montée du Tourmalet se fit par un temps merveilleux, sauf en arrivant au sommet où nous fûmes pris par un épais brouillard. Quant à la descente, elle fut très dangereuse. C'est là qu'il faut faire attention à ne pas fermer les yeux et tenir vigoureusement son guidon, sans quoi je ne sais trop ce qui pourrait advenir.

Le col d'Aubisque fut, à mon avis, plus pénible que le Tourmalet, car la route était détrempée par les pluies. J'éprouvais énormément de peine à pousser ma machine à cause de la boue glissante et mouvante qui s'accrochait aux roues et que j'étais obligé d'enlever avec la main.

C'est dans le Tourmalet que je réussis à lâcher mes camarades. Celui qui m'attaqua le plus longtemps fut ce pauvre Christophe qui cassa, peu après, le tube fileté de sa direction, ce qui lui fit perdre quatre heures pour réparer. J'étais heureux sur le moment de ne plus le sentir dans ma roue et de penser que j'allais gagner tout seul, mais vraiment, en y réfléchissant, j'étais navré pour lui d'un incident dont il n'était pas responsable et qui le reléguait loin dans le classement général.

Philippe Thys

Classement des dix premiers de la 6e étape (Bayonne-Luchon, 326 kilomètres) : 1er, Philippe Thys (1er) (1), en 13 h. 54 m. 23 s., à 23 kilom. 452 à l'heure; 2e, Buysse (2e) en 14 h. 12 m. 20 s.; 3e, Garrigou (3e) en 14 h. 24 m. 22 s.; 4e, Lambot (8e) en 14 h. 28 m. 52 s.; 5e, Petit-Breton (4e) en 14 h. 30 m. 40 s.; 6e, Rossius (6e) en 14 h. 42 m. 55 s.; 7e, Vandaele (23e) en 14 h. 44 m. 39 s.; 8e, Faber (7e) et 9e, Hostein (14e) en 14 h. 28 m. 52 s.; 10e, Mottiat (5e), en 14 h. 55 m. 53 s. — 61 partants; 15 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

7e ÉTAPE *Luchon-Perpignan*

(Photographies de notre envoyé spécial.

TOUJOURS LES PYRÉNÉES

L'étape Luchon-Perpignan fut gagnée par Buysse (Bicyclette Peugeot). — En haut, le début de la montée du col de Puymaurens qui eut raison de tant d'énergies, de tant de courages. — En bas, à gauche, Petit-Breton (Pneus Continental), dans le col de Puymaurens. La température atteignait à peine 1° au point culminant, alors qu'elle était de 25° au-dessus de 0 à Perpignan.— A droite, Faber dans le Portet d'Aspet.

L'ÉTAPE Luchon-Perpignan me fut douce. Non seulement elle me permettait de passer en tête la ligne d'arrivée pour la seconde fois depuis le début du Tour de France, mais elle me plaçait premier du classement général, me faisant triompher de mon camarade d'équipe et compatriote Thys qui, à l'étape précédente, avait six minutes d'avance sur moi et auquel je prenais cette fois six minutes. Cela n'avait pas été sans peine. Aux difficultés qu'offraient les montagnes, au train terrible qui résultait de la chasse que me livraient mes rivaux que j'avais pu lâcher, s'ajoutait un temps affreux. Une pluie diluvienne nous transperçait, nous rendant méconnaissables et à l'arrivée j'étais couvert d'une boue gluante qui me faisait ruisseler depuis les pieds jusqu'à la tête. Je parvins cependant à décramponner ceux qui me suivaient et ceux qui me rendirent la tâche particulièrement dure furent Thys, Petit-Breton, Engel, Alavoine et Deman. Hélas! si je conservais encore ma place dans le classement général au cours de l'étape suivante, la neuvième m'était fatale. Un accident de machine me mettait hors de combat pour la première place, car j'arrivais à 3 h. 20 du premier. Me rappelant l'exemple de l'aviateur Jules Védrines dans le Circuit Européen, je faisais alors contre mauvaise fortune bon cœur et décidais de persévérer. Mon objectif continuait à être de gagner le plus d'étapes possibles afin de montrer au public que si la malchance ne s'y était pas mêlée, j'aurais été sûr de remporter la victoire. Baugé, auquel je dois d'être devenu ce que je suis, m'avait prédit que je ferais parler de moi avant peu au moment de Bordeaux-Paris, j'espère avoir mérité qu'on en parle, mais j'aurais préféré voir mon nom rester, durant tout le parcours, en tête du classement général.

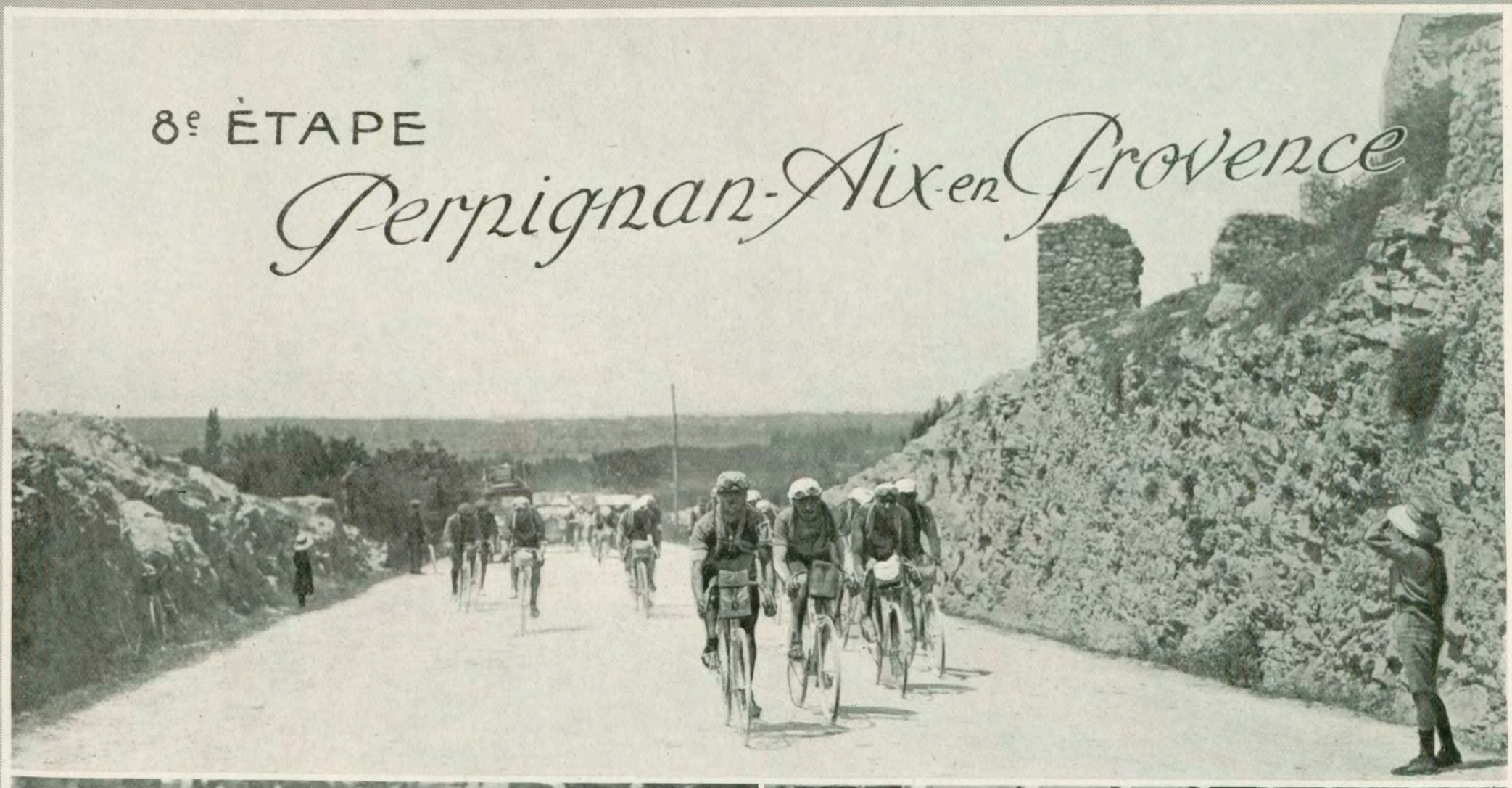
Hélas! dans la treizième étape, un incident me faisait perdre tout le fruit de mes efforts et j'étais mis hors de course. Je le regrettais, car je croyais avoir prouvé que j'avais quelque valeur et je le démontrais une fois de plus en gagnant les deux étapes qui suivirent le verdict prononcé contre moi.

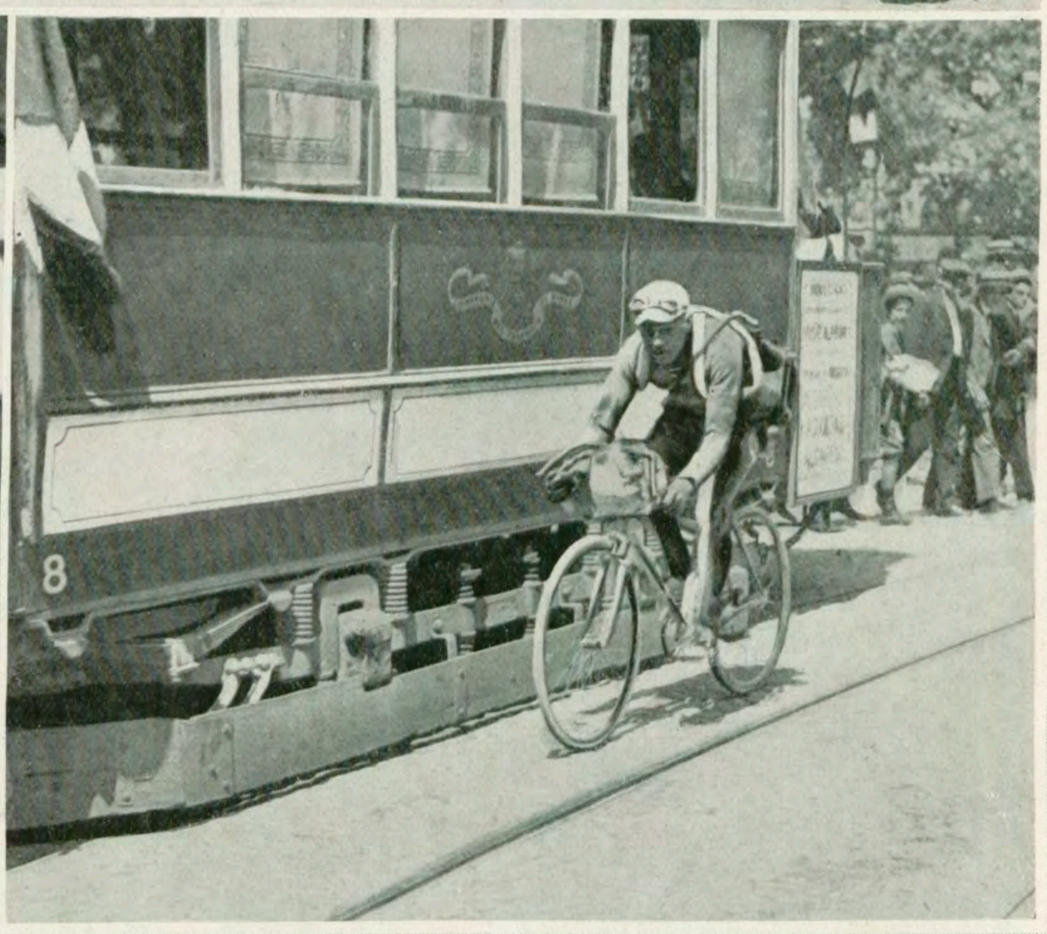
Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 7e étape (Luchon-Perpignan, 323 kilomètres) : 1er, Buysse (1er) (1), en 11 h. 55 m. 40 s., soit à 27 kilom. 66 à l'heure ; 2e, Deman (16e), en 12 h. 7 m. 2 s. ; 3e, Thys (2e), en 12 h. 7 m. 5 s. ; 4e, Petit-Breton (4e), en 12 h. 19 m. 53 s. ; 5e, Garrigou (3e), en 12 h. 31 m. 39 s. ; 6e, Faber (5e), en 12 h. 48 m. 17 s. ; 7e, Jean Alavoine (18e) ; 8e, Christophe (7e) ; 9e, Lambot (6e) (en peloton) ; 10e, Spiessens (8e), en 12 h. 56 m. 38 s. — 46 partants ; 12 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

8e ÉTAPE
Perpignan-Aix-en-Provence





(Photographies de notre envoyé spécial.)

AVANT LES AUTRES MONTAGNES

Perpignan-Aix-en-Provence fut l'objet d'une belle victoire pour Garrigou (Bicyclette Peugeot). — En haut, le peloton de tête, mené par Petit-Breton (Pneus Continental), passe à Lançon. — En bas, à gauche, Petit-Breton embrasse sa mère, arrivée la veille de la République Argentine. Il ne l'avait pas vue depuis qu'il s'est établi en France. Elle était accompagnée de son plus jeune fils, âgé de onze ans, et de Mme Petit-Breton. — A droite, Thys passe à Nîmes.

MAINTENANT les vieux, ont prouvé qu'ils étaient toujours là. Jusqu'ici ils n'avaient guère brillé dans les étapes, mais ceux qui se classèrent premiers furent nombreux à abandonner. Faber, Petit-Breton et moi ne gagnions pas, mais nous étions toujours aux places d'honneur. Or, dans une course comme le Tour de France, il vaut mieux être toujours dans les premiers qu'être le premier parfois. Je ne veux pas dire par là, que je ne suis pas heureux d'avoir remporté l'étape Perpignan-Aix en-Provence, mais je tiens à montrer que les jeunes ont encore à compter avec les anciens, même lorsque ceux-ci leur laissent gagner des étapes. Je suis surtout satisfait parce que ma victoire dans la huitième étape a prouvé que j'étais toujours digne d'être considéré comme un routier d'une certaine qualité. Le Tour de France de 1913 aura montré à la foule la résurrection de Petit-Breton et de Garrigou! Et, un match terrible pour la seconde place du classement s'engagera même par la suite entre nous deux, faisant de deux amis, deux ennemis irréconciliables. C'est moi qui sortis vainqueur de cette lutte; mais je dois avouer qu'au moment où un accident stupide arrêta mon rival, c'était Petit-Breton qui était second du classement, devant moi.

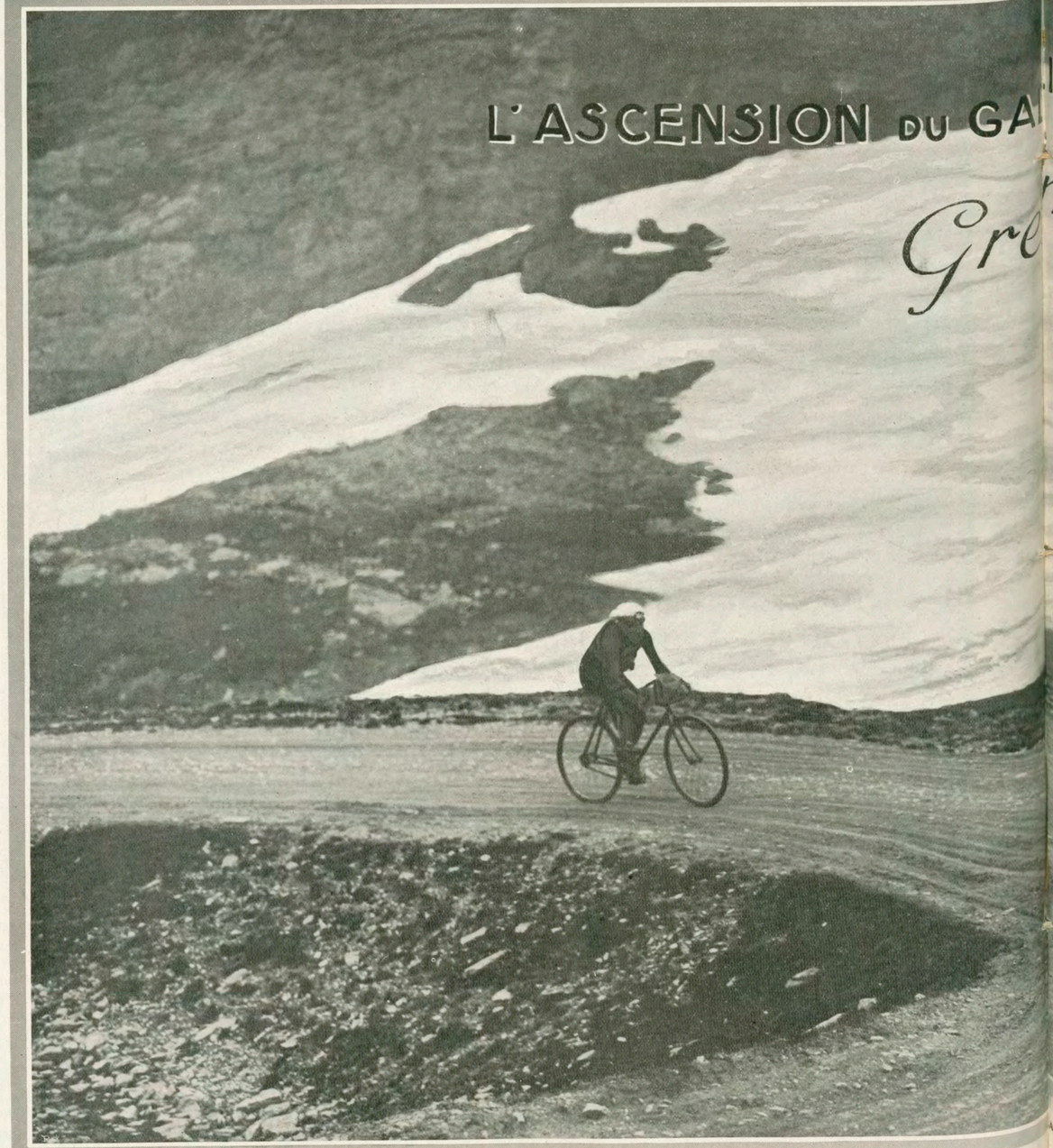
L'étape Perpignan-Aix-en-Provence se disputa dans la poussière, une poussière comme on en n'en voit que dans le Midi. Pendant la traversée de la Crau, Faber se sauvait à toutes pédales et je réussissais à m'échapper avec un isolé de grande valeur, Petitjean, pour me lancer à la poursuite de mon excellent camarade. Nous fournissions de violents efforts, afin de réussir, et non seulement je rattrapais Faber, mais je le dépassais, toujours avec le courageux Petitjean que je battais au sprint.

Cette victoire me permettait d'affermir à ce moment ma place de second dans le classement général et de m'écarter davantage de Petit-Breton qui me talonnait. L'étape fut dure, très dure, mais tout alla pour le mieux et je n'avais rien à regretter.

G. Garrigou

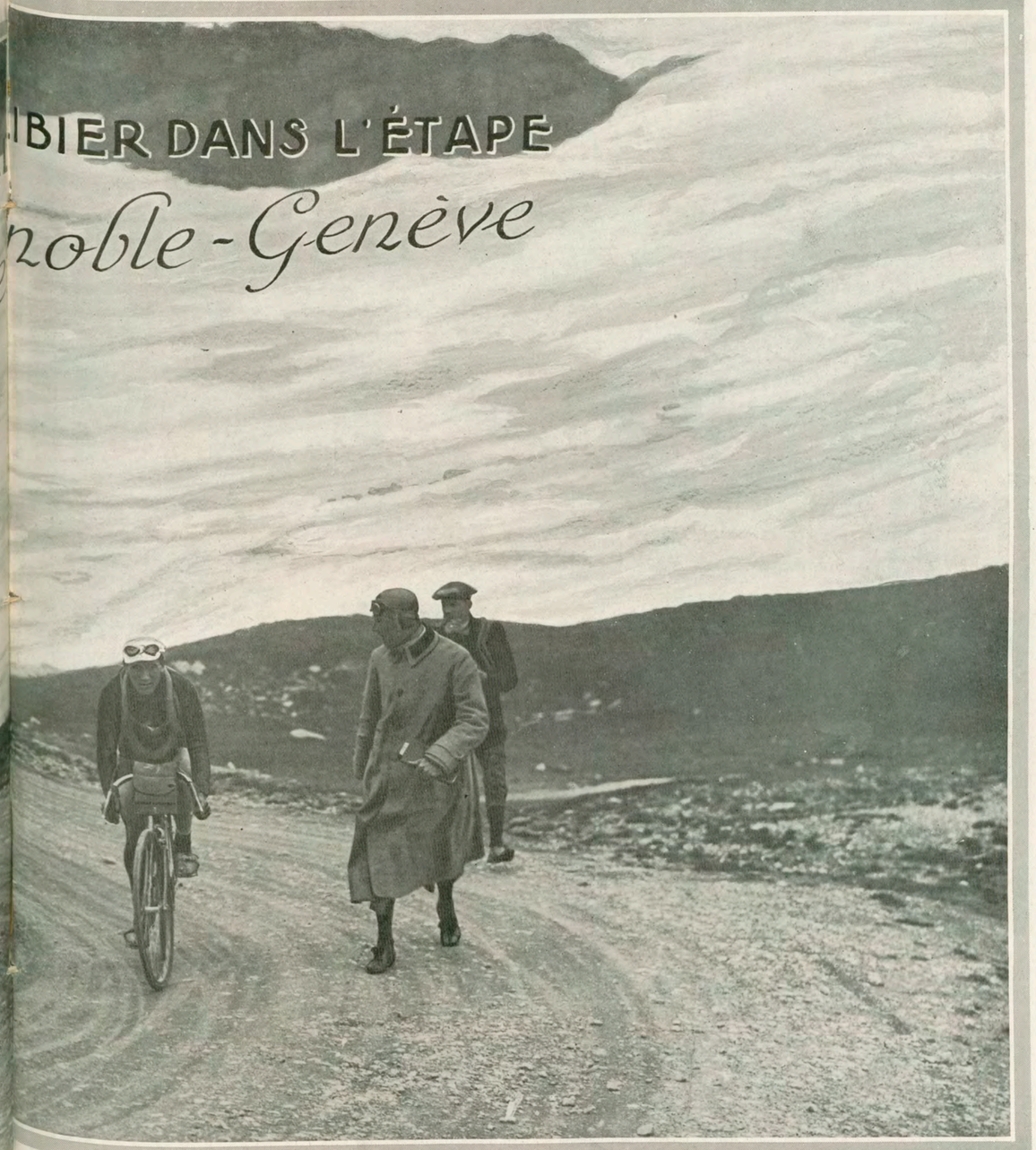
Classement des dix premiers de la 8e étape : Perpignan-Aix-en-Provence (325 kil.). 1. Garrigou (3e) (1); en 10 h. 42 m. 16 s., à 30 kil. 373 à l'heure; 2. Petitjean (isolé, 21e) en 10 h. 42 m. 24 s.; 3e Faber (5e) en 10 h. 43 m. 1 s.; 4e I. Alavoine (16e) en 10 h. 51 m. 20 s.; 5e Petit-Breton (4e); 6e Buysse (1er); 7e Thys (2e); 8e Everaert (isolé 19e); 9e Trousselier (15e); 10e Contesini (isole, 22e) (en peloton). — 34 partants, 0 abandon.

(1). Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.



THYS ET SPIESSENS DANS

*L'un des points les plus durs de ce véritable calvaire que fut le Tour de France, organisé par notre excellent confrère l'*Auto, *était sans contredit le col du Galibier qui s'élève à 2.633 m. Il vient après le Lautaret dont l'altitude atteint 2.058 m., et précède les gorges de l'Arly (900 m.), les Arravis (1.470 m.), et le col du mont Sion (790 m.). C'est dire les difficultés rencontrées par les routiers au cours de cette onzième étape qui conduit de Grenoble à Genève et mesure 325 kilom. Or, le vainqueur Marcel Buysse est parvenu à accomplir ce parcours à une moyenne de 27 kilom. 7 à l'heure, allure qui semble fantastique lorsqu'on connaît le trajet. Car il ne faut pas oublier que les routes sont mauvaises, à peine tracées par endroits, boueuses, gluantes et les descentes sont aussi traîtresses que les montées sont terribles, avec des virages en épingles à cheveux et des précipices de chaque côté de la route. Le Galibier monte fréquemment à 14 o/o. Ce fut Buysse qui triompha de façon*



(Photographie de notre envoyé spécial.)

MONTÉE DU GALIBIER

émotionnante (Bicyclette Peugeot): il avait crevé un pneumatique après le départ, réparait, rejoignait à la Grave et se trouvait au pied du Galibier avec le peloton de tête, auquel s'était joint Petit-Breton qui, lui aussi, avait été retardé par une crevaison. Buysse arriva premier au sommet du Galibier ayant couvert les 7 kilom. 200 en 36 m. Petit-Breton se lançait à sa poursuite, suivant Faber qui rejoignait Buysse avant Aiguebelle, mais faisait une chute grave qui l'éliminait avant Annecy. Le Belge continuait alors sa randonnée triomphale et parvenait à gagner tout seul, suivi par Petit-Breton, 2e à 2 m. 50 s. (Pneu Continental). Thys, premier du classement général, finissait en même temps que Petit-Breton. Spiessens était 5e derrière Garrigou. La course devenait de plus en plus intéressante, par suite des interversions qui se produisaient continuellement et par suite du duel fantastique engagé par Petit-Breton contre des concurrents coalisés pour essayer de le lâcher et de le lasser.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

SUR LA COTE D'AZUR

La 9e étape se terminait à Nice, où les concurrents passaient deux fois, accomplissant une boucle jusqu'à Sospel. L'étape était rendue difficile par l'interminable plaine de la Crau et par la montée de l'Esterel. Elle fut gagnée par Lambot (Pneus Continental) — En haut, le peloton de tête à la baie de Saint-Maxime. — En bas, Christophe et Alavoine au Mont Vinaigre. — En médaillon, l'isolé Petitjean dans la descente de Gratteloup.

Ni la poussière, ni la chaleur, ni les plaines de la Crau, ni les côtes terribles ne purent avoir raison de mes muscles, au cours de cette étape qui était vraiment dure. Enfin, je prouvais que j'avais quelque qualité et que je pouvais arriver à m'imposer auprès des étoiles de la route. C'était bien mon tour, il faut l'avouer. J'étais d'autant plus heureux de ce succès qu'il ne pouvait être mis sur le compte de la chance. Ce n'était pas parce que je m'étais bien engagé à l'emballage que je franchissais premier la ligne d'arrivée. Non, puisque je triomphais avec plus de dix minutes d'avance sur le second.

J'avais eu pourtant toutes les malchances au commencement de l'étape et je ne songeais guère à la première place. Restant longtemps dans le second peloton, je parvenais enfin à rejoindre les leaders en faussant compagnie à mes camarades. Là, j'espérais être au bout de mes peines, lorsque soudain, dans la descente de l'Estérel, je faisais une chute. Bien entendu, mes rivaux ne m'attendirent pas et s'enfuirent à toutes pédales. Heureusement, je n'avais rien de cassé et je repartais. Fournissant un terrible effort, je parvenais à rejoindre entre Cannes et Antibes. Me sentant en bonne condition, je démarrais dans les lacets de la boucle de Sospel, et, grâce enfin à la chance, je n'étais pas rejoint. J'avais choisi le bon moment. Me sentant seul, je poussais de toutes mes forces et parvenais à augmenter mon avance dans des proportions inespérées, puisque, à Sospel, j'étais à 4 minutes devant le second, au col de Castillon j'étais à 5 minutes, à Menton à 6 minutes, et à l'arrivée enfin, à 10 minutes 22 secondes devant le second, Vandaele, et à un quart d'heure devant Thys, 3e.

La course fut, à partir de ce moment, très dure pour moi, car l'esprit d'équipe se déclara contre moi, comme depuis longtemps contre mon excellent camarade Petit-Breton.

Lambot

Classement des dix premiers de la 9e étape : Aix-en-Provence-Nice (356 kil.) : 1er Lambot (6e) (1), en 13 h. 34 m. 26 s., à 26 kil 240 à l'heure ; 2e Vandaele (12e), en 13 h 44 m. 48 s. ; 3e Thys (1er), en 13 h. 49 m. 35 s. ; 4e Petit Breton (3e), en 13 h. 51 m. 58 s. ; 5e Engel (7e), en 14 h. 8 m. 44 s. ; 6e Garrigou (2e) et 7e Trousselier (14e), en 14 h. 10 m. 34 s. ; 8e Bertarelli (isolé, 11e), en 14 h. 15 m. 18 s. ; 9e Faber (4e), en 14 h. 24 m. 4 s. ; 10e Everaerts (isolé, 15e), en 14 h. 38 m. 53 s. — 34 partants, 2 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

SUR LA COTE D'AZUR

La 9e étape se terminait à Nice, où les concurrents passaient deux fois, accomplissant une boucle jusqu'à Sospel. L'étape était rendue difficile par l'interminable plaine de la Crau et par la montée de l'Esterel. Elle fut gagnée par Lambot (Pneus Continental) — En haut, le peloton de tête à la baie de Saint-Maxime. — En bas, Christophe et Alavoine au Mont Vinaigre. — En médaillon, l'isolé Petitjean dans la descente de Gratteloup.

Ni la poussière, ni la chaleur, ni les plaines de la Crau, ni les côtes terribles ne purent avoir raison de mes muscles, au cours de cette étape qui était vraiment dure. Enfin, je prouvais que j'avais quelque qualité et que je pouvais arriver à m'imposer auprès des étoiles de la route. C'était bien mon tour, il faut l'avouer. J'étais d'autant plus heureux de ce succès qu'il ne pouvait être mis sur le compte de la chance. Ce n'était pas parce que je m'étais bien engagé à l'emballage que je franchissais premier la ligne d'arrivée. Non, puisque je triomphais avec plus de dix minutes d'avance sur le second.

J'avais eu pourtant toutes les malchances au commencement de l'étape et je ne songeais guère à la première place. Restant longtemps dans le second peloton, je parvenais enfin à rejoindre les leaders en faussant compagnie à mes camarades. Là, j'espérais être au bout de mes peines, lorsque soudain, dans la descente de l'Estérel, je faisais une chute. Bien entendu, mes rivaux ne m'attendirent pas et s'enfuirent à toutes pédales. Heureusement, je n'avais rien de cassé et je repartais. Fournissant un terrible effort, je parvenais à rejoindre entre Cannes et Antibes. Me sentant en bonne condition, je démarrais dans les lacets de la boucle de Sospel, et, grâce enfin à la chance, je n'étais pas rejoint. J'avais choisi le bon moment. Me sentant seul, je poussais de toutes mes forces et parvenais à augmenter mon avance dans des proportions inespérées, puisque, à Sospel, j'étais à 4 minutes devant le second, au col de Castillon j'étais à 5 minutes, à Menton à 6 minutes, et à l'arrivée enfin, à 10 minutes 22 secondes devant le second, Vandaele, et à un quart d'heure devant Thys, 3e.

La course fut, à partir de ce moment, très dure pour moi, car l'esprit d'équipe se déclara contre moi, comme depuis longtemps contre mon excellent camarade Petit-Breton.

Lambot

Classement des dix premiers de la 9e étape : Aix-en-Provence-Nice (356 kil.) : 1er Lambot (6e) (1), en 13 h. 34 m. 26 s., à 26 kil 240 à l'heure ; 2e Vandaele (12e), en 13 h 44 m. 48 s. ; 3e Thys (17e), en 13 h. 49 m. 35 s. ; 4e Petit Breton (3e), en 13 h. 51 m. 58 s. ; 5e Engel (7e), en 14 h. 8 m. 44 s. ; 6e Garrigou (2e) et 7e Trousselier (14e), en 14 h. 10 m. 34 s. ; 8e Bertarelli (isolé, 11e), en 14 h. 15 m. 18 s. ; 9e Faber (4e), en 14 h. 24 m. 4 s. ; 10e Everaerts (isolé, 15e), en 14 h. 38 m. 53 s. — 31 partants, 2 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LES ROUTIERS DANS LES ALPES

La 10e étape était marquée par l'ascension de plusieurs cols et, notamment, du col d'Allos, l'un des plus durs du parcours. D'ailleurs, le peloton, qui comptait 41 unités au bas de ce col, était ainsi franchi : Petit-Breton (Pneus Continental), à 8 minutes devant Thys, et plus loin Alavoine, Garrigou, Buysse, Faber. — En haut : Faber, Garrigou et Thys, à la montée. — En bas : Faber (Bicyclette Peugeot), à la descente du col d'Allos.

On avait assez dit que les vieux n'existaient plus à côté des jeunes ! Je suis assez satisfait d'avoir prouvé qu'ils étaient encore là. Garrigou s'était déjà chargé de le montrer, Petit-Breton aussi par sa régularité aux places d'honneur, sinon à la première, c'était mon tour. Lorsque Garrigou m'avait battu, j'étais bien près de triompher. J'avais une revanche à prendre. L'étape Nice-Grenoble me la fournit et pourtant elle comportait plusieurs cols dont le plus dur était sans aucun doute le col d'Allos. Ceux qui prétendaient que je n'étais pas un grimpeur, sous prétexte que je suis trop grand, pourront modifier leur opinion. Je franchis toutes les côtes avec Garrigou, sans la moindre difficulté. Avant Gap, tous deux nous rejoignions Petit-Breton et Thys qui pendant longtemps nous avaient semblé trop loin pour être rattrapés. Fort heureusement, nous étions sur eux avant Gap. A Barcelonnette, j'étais en retard de 13 minutes. C'est entre cette ville et Gap que s'opérait le changement : Garrigou et moi passions à ce contrôle avec 8 minutes d'avance sur Petit-Breton, Thys et Lambot. Malgré un vent debout terrible, un vent qui nous donnait l'impression de faire du sur-place même dans les descentes, je me mis à foncer tête baissée sur Grenoble. Mais mon vieux rival Garrigou en faisait autant et j'avoue que j'étais peu tranquille pour la fin de l'étape. Aucune modification ne se produisait et je me contentais de veiller au moment de l'emballage final. Après une empoignade émotionnante, je parvenais à triompher de mon camarade, me vengeant ainsi de l'échec qu'il m'avait infligé dans la huitième étape que je croyais bien pouvoir m'attribuer, lorsqu'il m'avait rejoint et lâché, ainsi que l'isolé Petitjean.

Je pensais alors, me rapprochant des leaders, que je pourrais peut-être jouer mon rôle pour la première place du classement général, mais hélas ! la fortune veillait et me devint contraire, anéantissant toutes mes espérances.

Francis Faber

Classement des dix premiers de la 10e étape (Nice-Grenoble, 333 kilomètres) : 1er Faber (4e) (1) et 2e, Garrigou (2e) en 13 h. 8 m. 37 s., à 25 kilom. 336 à l'heure ; 3e, Thys (17e) en 13 h. 21 m. 15 s. ; 4e, Petit-Breton (3e) en 13 h. 30 m. 25 s. ; 5e, Lambot (6e) en 13 h. 30 m. 26 s. ; 6e, Buysse (6e) en 14 h. 16 m. 26 s. ; 7e, Canepari (13e) en 14 h. 18 m. 38 s. ; 8e, J. Alavoine (20e) et 9e, Spiessens (7e) en 14 h. 20 m. 57 s. ; 10e Bertarelli (isolé 10e en 14 h. 15 m. 36 s). — 32 partants ; 2 abandons.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE GALIBIER GÉANT

De l'avis de presque tous les concurrents du Tour de France, le point le plus dur du parcours fut l'ascension du col au Galibier, qui s'élève à 2.658 mètres. La pente est de 11 0/0 de moyenne sur une route déplorable de 6 kilomètres. — En haut : Alavoine et Lambot, pendant la montée du Galibier. — En bas : Lambot (Pneus Continental) s'efforce à ne pas descendre. — Ce fut Buysse qui triompha. (Bicyclette Peugeot).

Si mon opinion peut vous intéresser, je vous avouerai franchement que depuis le départ de Paris, je n'avais pas encore trouvé une étape aussi dure que celle de Grenoble à Genève. Les Pyrénées, le col d'Allos me semblent faciles lorsque je les compare au Lautaret et au Galibier, surtout au Galibier. Je puis dire maintenant qu'en arrivant au sommet de ce col, j'étais extrêmement fatigué et que j'étais obligé de recourir à toute mon énergie et à mon courage pour vaincre la défaillance qui cherchait à triompher de mes muscles. Mais je n'avais guère le temps de me lamenter sur mon état physique. Faber, Garrigou et Petit-Breton qui me talonnaient n'auraient pas manqué de reprendre des forces nouvelles en me voyant en difficulté. Je tins bon !

Après la montée ce fut la descente peut-être encore plus difficile, sûrement plus fatiguante au point de vue moral : pendant 10 kilomètres, on roule sur une route à 16 0/0 de pente, en rechargement et des virages en épingles à cheveux qui font frémir lorsqu'on y pense. Tout ce qu'il faut, en un mot, pour se tuer si l'on a la moindre seconde d'inattention. Le plat me permettait de me remettre et je repartais à l'assaut d'autres cols de moindre importance, tel celui des Arravis, pourtant formidable. Mais c'était un jeu à côté du Galibier. Le souvenir le moins agréable de cette étape est constitué à mon avis par la traversée des tunnels rencontrés sur la route. Quelle tristesse, lorsqu'on se sent plongé dans cette obscurité, où l'on a l'impression de rouler dans une cave, dont le sol serait glissant et parsemé de trous. Néanmoins, j'étais content : je prouvais que sans mon accident j'aurais pu gagner.

Une telle consolation est certainement agréable, mais elle ne suffit pas. Lorsqu'on fait 5.367 kilomètres dans les conditions où je les ai effectués, on éprouve du chagrin en ne se voyant pas mieux récompensé.

Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 11e étape (Grenoble-Genève, 325 kilomètres) : 1er, Buysse (5e) (1), en 12 h. 1 m. 42 s., à 27 kilom. 007 à l'heure ; 2e, Petit-Breton (3e) et 3e, Thys (1er) en 12 h. 4 m. 32 s.; 4e, Garrigou (2e) en 12 h. 19 m. 17 s.; 5e, Spiessens (7e) en 12 h. 32 m. 20 s.; 6e, J. Alavoine (18e) et 7e, Lambot (4e) en 12 h. 59 m. 6 s.; 8e, Deman (17e) et 9e, Vandaele (11e) en 13 h. 7 m. 24 s.; 10e, Bertarelli (isolé, 9e) en 13 h. 8 m. 18 s. — 30 partants, 1 abandon.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

(Photographies de notre envoyé spécial.)

LE GALIBIER GÉANT

De l'avis de presque tous les concurrents du Tour de France, le point le plus dur du parcours fut l'ascension du col du Galibier, qui s'élève à 2.658 mètres. La pente est de 11 0/0 de moyenne sur une route déplorable de 6 kilomètres. — En haut : Alavoine et Lambot, pendant la montée du Galibier. — En bas : Lambot (Pneus Continental) s'efforce à ne pas descendre. — Ce fut Buysse qui triompha. (Bicyclette Peugeot).

Si mon opinion peut vous intéresser, je vous avouerai franchement que depuis le départ de Paris, je n'avais pas encore trouvé une étape aussi dure que celle de Grenoble à Genève. Les Pyrénées, le col d'Allos me semblent faciles lorsque je les compare au Lautaret et au Galibier, surtout au Galibier. Je puis dire maintenant qu'en arrivant au sommet de ce col, j'étais extrêmement fatigué et que j'étais obligé de recourir à toute mon énergie et à mon courage pour vaincre la défaillance qui cherchait à triompher de mes muscles. Mais je n'avais guère le temps de me lamenter sur mon état physique. Faber, Garrigou et Petit-Breton qui me talonnaient n'auraient pas manqué de reprendre des forces nouvelles en me voyant en difficulté. Je tins bon !

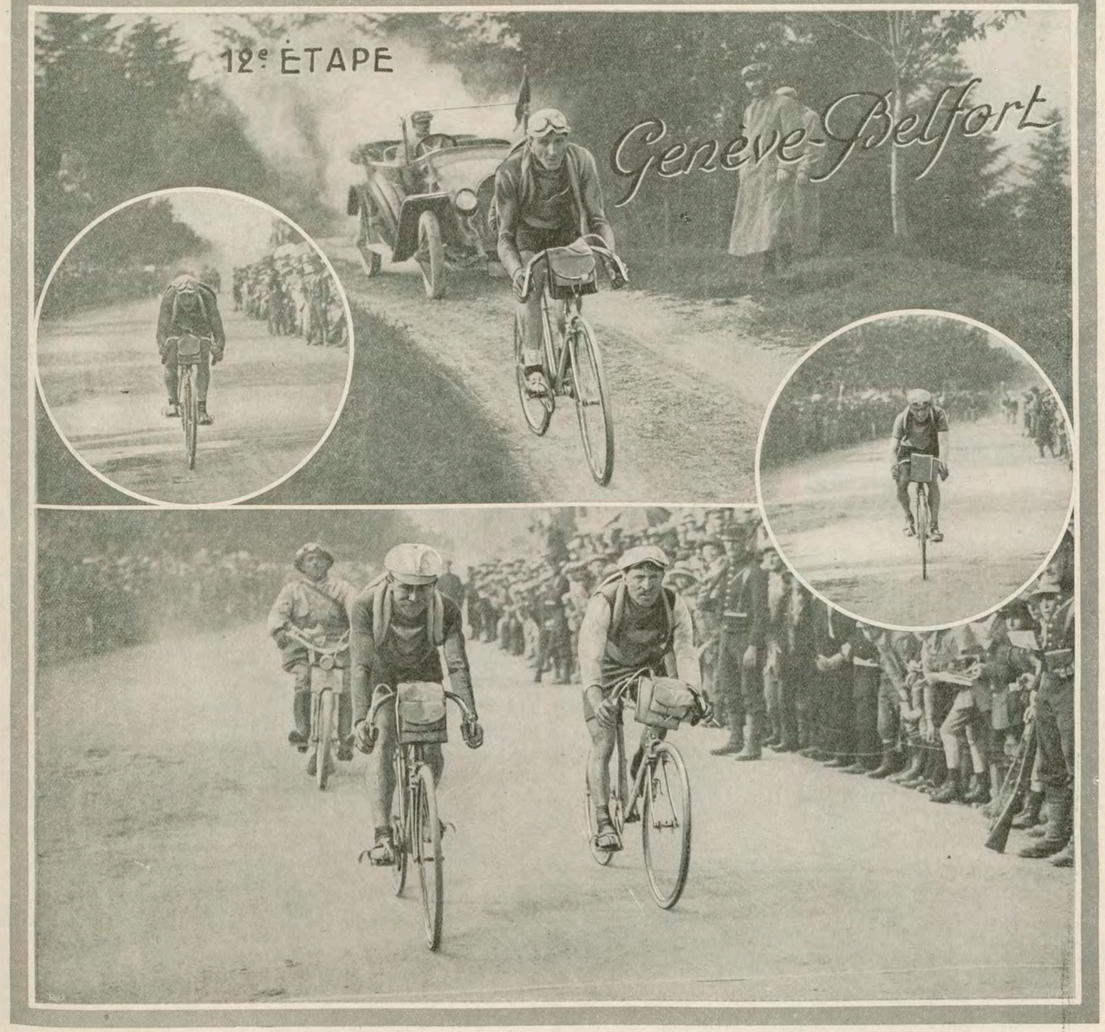
Après la montée ce fut la descente peut-être encore plus difficile, sûrement plus fatiguante au point de vue moral : pendant 10 kilomètres, on roule sur une route à 16 0/0 de pente, en rechargement et des virages en épingles à cheveux qui font frémir lorsqu'on y pense. Tout ce qu'il faut, en un mot, pour se tuer si l'on a la moindre seconde d'inattention. Le plat me permettait de me remettre et je repartais à l'assaut d'autres cols de moindre importance, tel celui des Arravis, pourtant formidable. Mais c'était un jeu à côté du Galibier. Le souvenir le moins agréable de cette étape est constitué à mon avis par la traversée des tunnels rencontrés sur la route. Quelle tristesse, lorsqu'on se sent plongé dans cette obscurité, où l'on a l'impression de rouler dans une cave, dont le sol serait glissant et parsemé de trous. Néanmoins, j'étais content : je prouvais que sans mon accident j'aurais pu gagner.

Une telle consolation est certainement agréable, mais elle ne suffit pas. Lorsqu'on fait 5.367 kilomètres dans les conditions où je les ai effectués, on éprouve du chagrin en ne se voyant pas mieux récompensé.

Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 11e étape (Grenoble-Genève, 325 kilomètres) : 1er, Buysse (5e) (1), en 12 h. 1 m. 42 s., à 27 kilom. 007 à l'heure ; 2e, Petit-Breton (3e) et 3e, Thys (1er) en 12 h. 4 m. 32 s. ; 4e, Garrigou (2e) en 12 h. 19 m. 17 s. ; 5e, Spiessens (7e) en 12 h. 32 m. 20 s. ; 6e, J. Alavoine (13e) et 7e, Lambot (4e) en 12 h. 59 m. 6 s. ; 8e, Deman (17e) et 9e, Vandaele (11e) en 13 h. 7 m. 24 s. ; 10e, Bertarelli (isolé, 9e) en 13 h. 8 m. 18 s. — 30 partants, 1 abandon.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.



L'ÉTAPE DU BALLON D'ALSACE

Le Ballon d'Alsace et la Faucille semblaient besogne relativement facile après les deux étapes des Pyrénées et des Alpes, mais il était à craindre que les vaillants routiers ne se ressentent de leurs efforts. — En haut : Alavoine, dans la Faucille. — En bas : Trousselier et Canepari arrivent à Belfort. — A gauche, l'arrivée de Buysse, 1er de l'étape (Bicyclette Peugeot). — A droite : l'arrivée de Petit-Breton, 2e (Pneus Continental), devant Lambot (Pneus Continental) et Thys.

Récapitulons, si vous le voulez bien, mes places dans le Tour de France, jusqu'à la douzième étape : 2e, 3e, 7e, 1er, 4e, 2e, 1er, 4e, 25e, 6e, 1er et 1er. Je crois donc pouvoir déclarer que j'aurais pu briguer la victoire du classement général si je n'avais pas eu le maudit incident de machine qui m'a relégué au 25e rang dans la 9e étape. J'en suis navré, mais j'espère que le public se rendra compte des efforts successifs que j'ai fournis et qu'il me considérera comme digne de figurer parmi les grands champions de la route. S'il en est ainsi, je me consolerai facilement de la malchance qui m'a fait perdre la tête du classement. Cette étape Genève-Belfort ne m'a pas semblé très pénible après les efforts que j'avais dû fournir dans les Pyrénées et les Alpes. Je sais bien que nous avions la Faucille et le Ballon d'Alsace, mais ce sont là côtes qui ne sont pas très dures après les Tourmalet et autres Galibier. J'ai eu cependant une violente émotion dans la descente de la Faucille. Je marchais à toute vitesse lorsque, soudain, le boyau de ma roue avant sautait de la jante, j'évitais la chute par miracle, je ne brisais pas ma jante, mais j'étais obligé de rouler pendant plus de 200 mètres avant de pouvoir m'arrêter et réparer. Bien entendu, mes camarades avaient mis cet incident à profit et s'étaient enfuis. Je produisais alors un gros effort pour les rejoindre, je manquais même d'aller faire connaissance avec les rochers, mais je réussissais dans mon entreprise. En bas du Ballon d'Alsace, je n'avais plus que 200 mètres de retard, je remontais mes adversaires un à un et gagnais l'étape avec 1 minute 20 d'avance sur Petit-Breton, second.

J'avais cru que le Ballon d'Alsace était plus dur. On m'en avait fait toujours un monde et c'est peut-être pourquoi, je trouvai que cette ascension était beaucoup plus simple et fait-e que je ne le pensais, mais je dois avouer cependant qu'elle n'est pas à la portée de tous, heureusement !

Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 12e étape (Genève-Belfort, 335 kilomètres) : 1er, Buysse (5e) (1), en 12 h. 31 m. 2 s., à 26 kilom. 764 à l'heure ; 2e, Petit-Breton (3e), en 12 h. 32 m. 22 s. ; 3e, Lambot (4e), en 12 h. 32 m. 24 s. ; 4e, Thys (1er), en 12 h. 32 m. 26 s. ; 5e Engel (8e), en 12 h. 34 m. 5 s. ; 6e, Garrigou (2e) et 7e, Spiessens (7e), en 12 h. 36 m. 12 s. ; 8e, Bertarelli (9e), en 12 h. 36 m. 18 s. ; 9e Christophe (10e), en 12 h. 38 m. 19 s. ; 10e, Trousselier (13e), en 12 h. 45 m. 11 s. — 29 partants, 0 abandon.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place du classement général.

LES EXPLOITS DE PETIT-BRETON

Cette étape fut celle de Faber (Bicyclette Peugeot) qui gagna et de Petit-Breton, qui parvint à rejoindre Faber et à prendre un quart d'heure à Garrigou et Thys. — En haut : Petit-Breton, dans le second peloton, au bas de la côte de Grosse-Pierre. — En bas, de gauche à droite : Petit-Breton lâche ses rivaux. — Petit Breton mène devant Buysse et Spiessens. — Petit-Breton et Buysse à la poursuite de Faber. — Petit-Breton passe seul à Baccarat. (Pneus Continental).

Une étape sous la pluie, le vent contraire et dans la boue nest pas chose agréable et ce fut la caractéristique de cette treizième partie du parcours.

Depuis le départ de Paris, j'avais formé le projet de gagner cette treizième étape dont le point d'arrivée était proche de ma patrie : Longwy est si près du Luxembourg en effet! Plus de 800 de mes compatriotes avaient d'ailleurs fait le déplacement et j'aurais été navré de leur prouver que je n'étais pas toujours le routier, dans lequel ils ont depuis de longues années placé leur confiance. Et pourtant, je faillis bien ne pas la passer en triomphateur cette ligne d'arrivée : dans la onzième étape, j'avais fait une chute très grave; et je m'étais fort abimé l'épaule. Je crus même que je ne pourrais pas continuer. Heureusement, je me livrai aux mains expertes de Varnier qui me dit en terminant son massage : « Tu gagneras ton étape de Longwy. » Dans la douzième étape, je ne me sentais pas très bien et je ne figurais pas très brillamment. J'étais peu tranquille d'autant plus qu'au début de la treizième je souffrais quelque peu. Dans la descente du ballon d'Alsace et dans celle de Grossepierre, je sentais des élancements violents et avec mon bras malade, il m'était impossible de freiner, mais une fois sur le plat tout marchait à souhait. Je rejoignais à Raon-l'Etape, le peloton qui m'avait distancé. Mais je n'en avais pas fini avec les émotions: à la sortie de Nancy, en coupant les rails d'un chemin de fer local, je tombais. Il est vrai que je me recevais du côté où je n'étais pas blessé.

Après Nancy, jugez de ma stupéfaction en voyant arriver sur moi ces diables de Petit-Breton et Spiessens que je croyais irrémédiablement lâchés. Oh! j'avoue que j'étais plutôt étonné! Spiessens était arrêté tout près de l'arrivée par une crevaison et j'avais la satisfaction de battre à l'emballage le vaillant Lucien, réellement merveilleux. J'en étais bien heureux!

Francis Faber

Classement des dix premiers de la 13e étape, Belfort-Longwy (325 kil.) : 1er Faber (6e), en 11 h 29 m. 23 s., à 28 kil. 302 à l'heure; 2e Petit-Breton (2e), en 11 h. 29 m 24 s.; 3e Spiessens (7e), en 11 h. 33 m. 39 s.; 4e Garrigou (3e), en 11 h. 44 m. 5 s.; 5e Thys (1er), en 11 h. 44 m. 16 s.; 6e Christophe (10e) et 7e Buysse (5e) en 12 h. 11 m. 55 s.; 8e Petitjean (isolé, 17e), en 12 h. 24 m. 43 s.; 9e Canepari (23e), en 12 h. 34 m. 17 s.; ; 10e Lambot (4e). en 12 h. 46 m. 57 s. 29 partants 3 abandons.

(1). Le chiffre entre parenthèses indique la place du classement général.

L'ACCIDENT DE LUCIEN PETIT-BRETON

Tandis que Buysse s'attribuait la victoire dans la quatorzième étape (Bicyclette Peugeot), Thys était victime d'un accident et Petit-Breton faisait une chute qui l'obligeait à abandonner, quand il était prêt à passer en tête.— En haut, deux jeunes poulains viennent se mêler au peloton de tête avant Charleville. — En bas, à gauche, Petit-Breton pleure après son accident; à droite, il va monter en automobile.— En médaillon, à gauche, Deman boit; à droite, Engel fait tomber un suiveur.

Le malheur des uns, dit-on, fait le bonheur des autres. Et ce proverbe peut s'appliquer à moi. Tandis que la quatorzième étape était particulierement cruelle pour mon cemarade d'équipe et compatriote, Philippe Thys, qui connaissait à son tour les transes par lesquelles j'étais passé dans les montagnes, et pour mon rival acharné Lucien Petit Breton qui voyait s'évanouir d'un seul coup tout le fruit de ses efforts en étant obligé d'abandonner, moi, je continuais à gagner des étapes. Je remportais celle de Longwy à Dunkerque, sans difficulté. Elle était longue, certes, mais relativement facile et je n'eus pas à me plaindre du parcours. La seule chose qui me faisait gros cœur, c'était de me demander ce qui allait advenir de ma mise hors de course. En effet, je continuais l'épreuve, je triomphais, mais qu'allait dire l'U. V. F.? J'avais fait appel de la décision prise contre moi par les organisateurs de la course, et je n'étais pas sûr de prendre part à la dernière étape, la plus intéressante, puisqu'elle permet de venir recueillir les applaudissements de ceux qui vous ont vu partir un mois auparavant, avec 5.387 kilomètres de moins dans les jambes. Fort heureusement, on me laissa partir dans la dernière étape et là encore, je triomphai. Ce n'était pourtant pas commode de s'échapper avec cette foule d'automobilistes et de cyclistes qui encombrait la route pendant les dernières heures. Je gagnais, mais c'était une victoire purement morale. Ah! si je n'avais pas été éprouvé dans la descente de l'Esterel !

Marcel Buysse

Classement des dix premiers de la 14e étape, Longwy-Dunkerque (393 kil.). — 1er Buysse (3e) (1) en 14 h. 21 m. 55 s.. à 27 kil. 354 à l'heure; 2e Garrigou (2e) à une longueur; 3e Faber (5e) en 14 h. 26 m. 9 s.; 4e Dhulst (isolé, 14e) en 14 h. 52 m. 2 s.; 5e Deman (15e) en 14 h. 55 m. 52 s.; 6e Vandaele (9e) en 14 h. 56 m. 35 s.; 7e Spiessens (6e), 8e Colsaet (isolé, 21e), en peloton; 9e Lambot (4e), en 15 h. 10 m. 22 s.; 10e Trousselier (11e) en 15 h. 15 m. 56 s. — 26 partants, 1 abandon.

Classement des dix premiers de la 15e étape, Dunkerque-Paris (340 kil.) — 1. Buysse (3e) (1), en 24 h. 1 m. 37 s., à 28 kil. 293 à l'heure; 2e Engel (10e), en 12 h. 2 m. 54 s.; 3e Faber (5e), en 12 h. 5 m, 42 s.; 4e Garrigou (2e); 5e Thys (1er); 6e Vandaele (9e); 7e Lambot (4e), en peloton; 8e Christophe (7e), en 12 h. 17 m. 41 s.; 9e Deman (14e) en 12 h. 24 m. 36. s; 10e Deloffre (isolé, 12e), en 12 h. 30 m. 16 s. — 25 partants, 0 abandon.

(1) Le chiffre entre parenthèses indique la place dans le classement général.

LA VIE AU GRAND AIR

15e ÉTAPE

Dunkerque-Paris

LE VAINQUEUR RÉEL, PHILIPPE THYS

Thys, le vainqueur du Tour de France 1913, est Belge, comme celui de 1912, Defraye. Il a remporté une brillante victoire, bien menacée dans les dernières étapes. En haut, l'arrivée de Thys au Parc des Princes. En bas, Thys et son bouquet. (Bicyclette Peugeot.)

PENDANT LA DERNIÈRE ÉTAPE

Petit-Breton disparu, les routiers n'avaient plus à se hâter. En haut, Faber mène le peloton à Montreuil-sur-Mer. En bas, Deloffre au contrôle d'Abbeville. (Pneus Continental.)

LA DERNIÈRE SIGNATURE DE THYS

Philippe Thys est un ancien coureur indépendant qui, en cette qualité glana de nombreux lauriers. Passé professionnel, il se classait l'année dernière 6e dans le Tour de France. On voit qu'il a progressé depuis. Une grande partie de son succès revient à son manager Baugé. (Bicyclette Peugeot.)

LES MALHEURS DE DELOFFRE

Deloffre, 2e des isolés, entrait en collision avec une motocyclette à 4 kilomètres de l'arrivée, et terminait le parcours à pied. (Pneus Continental). En haut, Thys se distrait sur la route.

LE VAINQUEUR MORAL, PETIT-BRETON

Petit-Breton, dont la course fut admirable, dut abandonner, la mort dans l'âme, par suite d'un accident de machine, alors qu'il luttait pour la première place. Il dut faire un tour d'honneur dimanche sous les acclamations de la foule. (Pneus Continental.)

La fantastique randonnée de 5.387 kilomètres du Tour de France s'est terminée dimanche dernier au Parc des Princes, devant une multitude qui voulait voir de près les héros de l'épreuve. Tous surent apprécier comme il convenait leurs belles performances, mais réservèrent leurs ovations enthousiastes à Lucien Petit-Breton, dont le duel avec ses dangereux rivaux restera comme l'une des plus belles prouesses sportives du cyclisme et marquera dans son histoire. Malgré ses blessures, répondant à l'invitation des directeurs du Parc des Princes, le courageux champion vint faire un tour d'honneur sous le crépitement des applaudissements, qui saluaient en lui le coureur loyal et énergique, dont on ne peut évaluer les prodigieuses ressources et dont tous regrettèrent l'abstention forcée pour les places d'honneur.

LES RÉGATES DU HAVRE

Les grandes régates du Havre qui sont, à présent, vieilles de soixante-quinze années de gloire et de succès, comme la Société qui les fonda en 1838, ont bénéficié, cette année, d'un sérieux appoint d'importance, que leur a apporté le Festival Européen, manifestation annuelle du yachting en Europe et que la France était chargée d'organiser pour la première fois.

Le Yacht Club de France avait offert à cette réunion une superbe coupe en argent d une valeur de 10.000 francs, dont le cachet artistique fut très remarqué. Que cette coupe fut réservée à l'une quelconque des fractions de la Semaine Nautique, il était logique de la mettre en compétition entre les yachts des plus grandes classes, c'est-à-dire la classe « A », et les séries de 23 mètres et de 19 mètres, malgré les inconvénients d'un handicap d'après les règles d'allégeance de l'Union Internationale du Yachting de course. C'est ce que décida le Yacht Club de France.

Dans une semblable compétition, les aleas sont nombreux. La classe « A » est composée de goélettes, de ketches, de luggers et de yawls, d'une dimension, d'après la jauge, au moins égale ou supérieure a 23 m. 25. Mais, courant entre eux, ils ont à subir une compensation résultant de la différence de gréement. C'est ainsi que les goélettes, ketches et luggers ont droit à une réduction de 0, 88 de leur jauge contre les yawls. Par exemple une goélette de 23 m. 25 voit sa jauge réduite a 20 m. 25 lorsqu'elle court contre des yawls. D'autre part, lorsque des cotres ont à se rencontrer avec des goélettes, des ketches, des luggers ou des yawls, leur jauge augmente de huit pour cent. C'était le cas, dans le prix du Yacht Club de France où les yachts de la classe « A » concouraient avec les côtres des séries de 23 mètres et de 19 mètres. La jauge des 23 mètres passait à 25 mètres et celle des 19 mètres à 20 m. 50.

D'autre part, à cette correction de la jauge des concurrents, venaient se superposer, en complément, les allégeances compensatrices des différences de dimensions, suivant la jauge, corrigées proportionnellement à la longueur du parcours: un cotre de 23 mètres, par exemple, rendant 26 secondes par mille marin à un cotre de 19 mètres et 38 secondes à un yawl de même dimension d'après la table d'allégeance nº 5. C'est simple et précis, mais cela paraît très compliqué aux non-initiés.

A la vérité, les allégeances sont très éloignées de la rigueur mathématiques. Leurs règles sont toutes d'appréciation et ne conviennent pas dans toutes les conditions de vent, en force et en direction, suivant que le vent est fort ou léger, et qu'il y a plus ou moins de louvoyage. Ceci est pour arriver à cette conclusion: qu'il ne faudrait pas juger comparativement de la valeur des concurrents, lorsque plusieurs séries sont réunies dans une même épreuve.

La classe « A » était représentée au Havre par un racer remarquable, *Margherita* goélette de 27 mètres de jauge, construite cette année par Nicholson pour M. Cecil Witaker, et qui, dans ses quatre premières courses, à Kiel, le mois dernier, battit trois fois en quatre rencontres, la célèbre goélette d'Herreshoff, *Westward* aujourd'hui *Hamburg II*. L'autre représentant de la classe « A », était *Wendur* un yawl âgé de 30 ans qui, en remportant les deux prix du Festival Européen a prouvé que les racers

MARGHERITA

La goélette anglaise de 380 tonneaux (T. M.) et de 27 mètres de la jauge internationale, construite en acier, cette année, pour M. Cecil Witaker, d'après les plans de l'architecte naval Nicholson, de Gosport.

APRÈS LE DÉPART DES SIX MÈTRES

La course des 6 mètres de la jauge internationale fut de toutes les courses, celle qui réunit le plus de concurrents. Les 6 mètres sont d'ailleurs les plus petits des séries, car les 5 mètres ne comptent que très peu de représentants.

d'autrefois étaient des bateaux vraiment marins et dont les gréement avait une autre résistance que celui de racers modernes, d'une fragilité extrême.

Vendredi, dans la course réservée à la plus grande classe, bien que la brise fût belle et ne cessât pas d'être maniable, un seul yacht prit le parcours, et ce yacht, le *Wendur*, aujourd'hui démodé, après une succession de jauges nouvelles a fait la course normalement sans être gêné ni par le vent, ni par la mer, et sans même craindre les avaries.

Le beau yacht de M. Miles B. Kennedy, *White Heather* était seul dans la série de 23 mètres: très regrettablement, Sir Thomas Lipton n'avait pas réarmé, cette année, son *Shamrock IV*. Bien qu'il ne l'ait pas remportée, *White Heather* peut être considéré comme le vainqueur moral de la Coupe du Yacht Club de France. Il se classa premier dans les deux épreuves et ne perdit la seconde que pour avoir traversé la ligne de départ un peu trop et ne s'en être pas aperçu, malgré les signaux de rappel qui lui ont été faits du sémaphore.

La série de 19 mètres comprenait deux yachts bien connus au Havre, car ils y ont couru en 1911, année de leur construction: *Norada* à M. Milburn, l'heureux gagnant de la Coupe du Y. C. F. et *Mariquita* à M. Stobhert. *Octavia* à M. Burton, le meilleur skipper amateur de l'Angleterre, leur était supérieur, mais a été vendu à l'étranger par son propriétaire.

Mariquita avait cependant des chances sérieuses contre *Norada*. L'an dernier sur 36 courses, elle remporta 21 prix, dont 18 premiers, tandis que *Norada*, en 17 courses n'était que trois fois en première place. *Mariquita*, au Havre eut des avaries et se trouva immobilisée dès les premiers jours.

La série de 15 mètres pouvait fournir un grand intérêt, par suite de la préseuce du meilleur de l'année dernière, *Istra* à M. Allom et des deux nou-

WHITE HEATHER

Cotre de 179 tonneaux (T. M.) et de 23 mètres de la jauge internationale, construit en 1911 pour M. Miles B. Kennedy, d'après les plans de l'architecte naval écossais Fife, de Fairlie. Il est arrivé premier dans les deux épreuves de la Coupe de l'Y. C. F., mais a été mis hors de course pour avoir passé trop tôt la ligne de départ. Il ne s'en est pas aperçu, bien que le sémaphore lui fit des signaux de rappel.

veaux de 1913, *Pamela* à M. Bradeley et *Paula III* appartenant à un yachtsman allemand, M. Sanders. Ce sont trois yachts de Nicholson successivement améliorés. Bien que *Pamela*, cependant irrégulier, ait montré une certaine supériorité, *Istria* lui a souvent disputé et arraché la victoire cette année.

Les 10 mètres devaient particulièrement attirer l'attention des yachtsmen français, car, parmi eux, se trouvait le yacht *Eleda*, qui portera les couleurs du Y. C. F. dans les épreuves de la Coupe de France. la semaine prochaine, en Angleterre. Ce fut une déception, *Eleda* n'arriva pas à se classer et abandonna la plupart du temps. La victoire fut pour le cotre anglais *Irex*, à M. Marzetti, qui enleva la Coupe en 1911 et la défendit avec succès en 1912. Nous n'avons donc aucune chance de revoir le Trophée français rentrer à Paris cette année.

Dans la série de 8 mètres *The Truant*, un bateau de Fife de 1910, s'est montré le meilleur, supérieur à *Ierne*, un autre « Fife » de 1913 qui est le premier 8 mètres ayant un « mât marconi », nouvelle complication du gréement des racers, sorte de longue antenne qui prolonge le bas mât et qui permet de supprimer la vergue de la flèche et de réduire encore le poids dans les hauts.

Il manquait regrettablement à la série de 6 mètres, le yacht *Cremona* de M. Morgan Giles, à M. Maudslay. Ce petit racer nouveau a une marche remarquable. Il est à la tête de la série de cette année. En son absence, *Vanda* a cueilli une ample moisson de lauriers.

En conclusion, les yachts anglais remportèrent partout les premiers prix ; d'autres yachts étrangers comme le 10 mètres norvégien *Noreg*, un racing-cruiser qui fut très remarqué, se classèrent en bonne place, ne laissant presque rien aux yachts français.

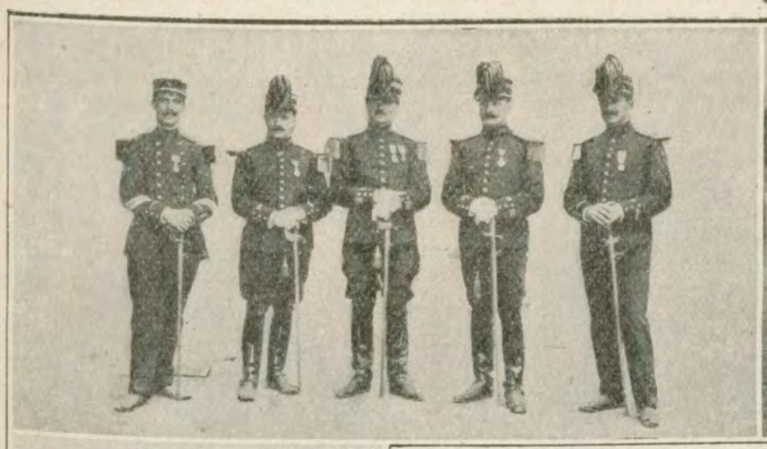
De ces grandes journées de régates dans la rade du Havre, il ressort que le yachting français trouverait un grand avantage à participer plus souvent aux régates étrangères, principalement pour arriver à former des équipages de courses comme ceux contre lesquels nous avons eu à lutter dans la grande semaine nautique du Havre. C'est peut-être le plus précieux enseignement que nous puissions tirer, des résultats du Festival Européen de 1913.

E. Toulot.

NORADA

Cotre de 106 tonneaux (T. M.) et de 19 mètres de la jauge internationale, construit en 1911 sur les plans de Nicholson. Vainqueur du Grand Prix du Yacht Club de France, par suite de la mise hors de course de White Heather *et de l'abstention de* Margherita. *Il appartient à M. Milburn. L'an dernier sur dix-sept courses, il n'en remporta que trois.*

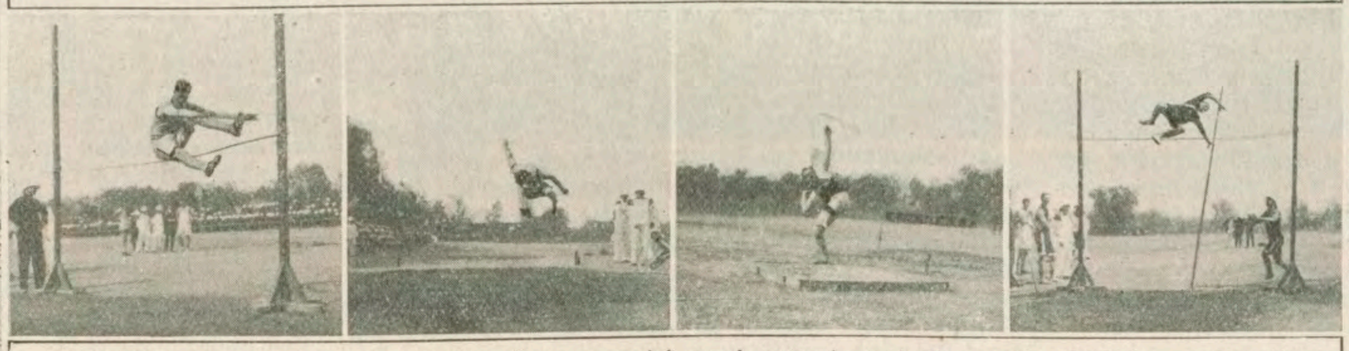
LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE



L'escadrille de Reims, dont tous les officiers et sous-officiers sont décorés.

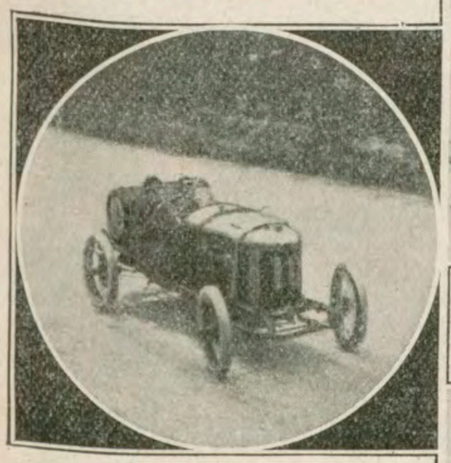
Audemars, au départ de Berlin, pour la Coupe Butschart (12 500 francs et une coupe de 2.500 francs). Malgré le mauvais temps, il couvrit en 10 h. les 950 kil. qui séparent Berlin de Paris sur son monoplan Morane-Saulnier (hélice Chauvière).

E. Barry vient de remporter pour la seconde fois le championnat du monde d'aviron, battant H. Pearce.

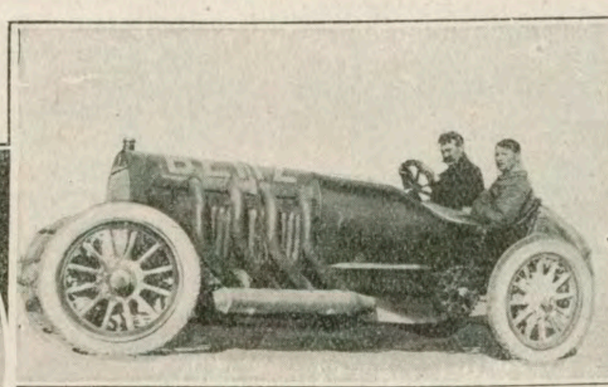


A la fête internationale sportive de Tien-Tsin, organisée par le corps français d'occupation de Chine, et disputée devant un public considérable : (de gauche à droite) Pogne saute 1m70, Laluc saute 5m81 avec élan, Hampton lance le poids à 11m32. Bernède atteint 2m75 dans le saut à la perche.

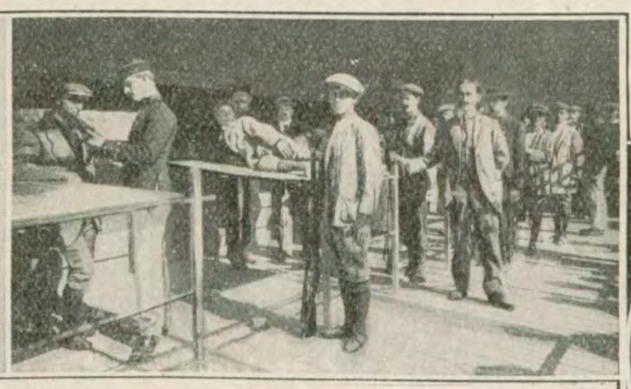
Le concours de l'athlète complet à Casablanca. Un jeune indigène soulevant la gueuse.



Guyot en vitesse pendant la course de côte de Val-Suzon. Il pilotait sa voiture du Circuit d'Amiens.

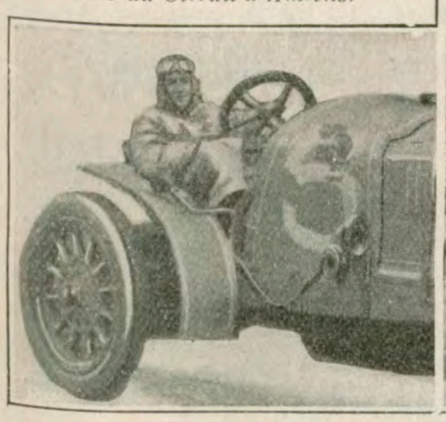


La 200 chevaux Benz qui a dépassé 191 kilom. à l'heure dans l'épreuve du kilomètre lancé, disputée au cours du meeting automobile de Milan



L'épreuve du Tir au Grand Prix de France des éclaireurs cyclistes, disputée à Marseille après les courses cyclistes.

L'arrivée de Domenge, le gagnant de l'épreuve du Grand Prix des éclaireurs cyclistes.



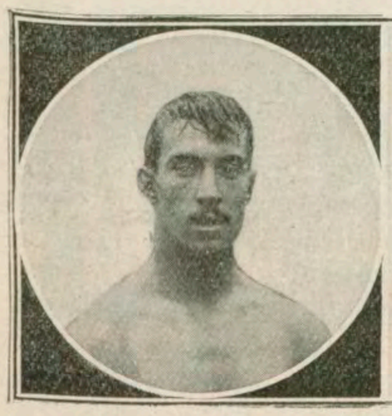
M. A. d'Assomprao-Santos, quitte Paris pour Lisbonne sur la voiture de course de Duray.

Après son vol de Iokosuka à Hayama, le Lt Kameko amerrit en présence de l'empereur du Japon.

Letort, après le raid Paris-Berlin sans escale, qu'il fit sur Morane-Saulnier en 8 heures.

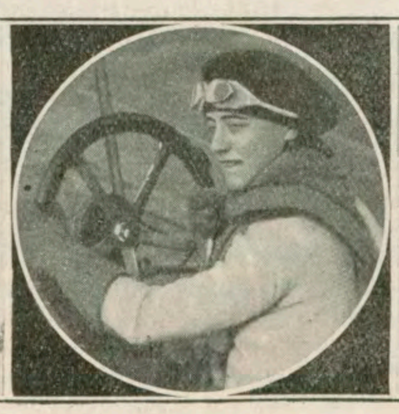
Demosphène, vainqueur du Derby de Moscou, rentrant aux balances tenu par son propriétaire.

Un émouvant virage dans une course de motocyclettes en Amérique, où ces épreuves sont fort appréciées.



Decouen, le vainqueur de la finale du championnat militaire de natation.

Chambenoit, le malheureux pilote, qui a trouvé la mort dans une chute d'hydroaéroplane à Hauterive.



Le pilote allemand Dietrich, vient de trouver la mort dans une chute d'aéroplane.

Fred Paillard, l'excellent aviateur, dont on avait, à tort, fait courir le bruit de la mort à Fribourg.

Yvonne Degraine, gagnante du championnat de natation des fillettes au dessous de 14 ans.

HIPPISME

La monte américaine

Elle est condamnée par les tribunaux anglais.

L'affaire Wootton-Sievier, à laquelle nous avons façon fait allusion l'autre jour, s'est terminée de inattendue. Peu nous importe que M. Sievier ait été condamnée à payer un liard de dommages et intérêts, sans même que les frais fussent mis à sa charge. Le point curieux de l'histoire, c'est que les jurés aient fait suivre leur sentence d'un paragraphe préconisant une nouvelle façon de monter en courses. S'associant aux observations exprimées par le juge au cours de son résumé, ils ont émis l'espoir que les autorités compétentes voudront bien interdire à l'avenir l'emploi des courtes étrivières.

Il n'est pas banal assurément de voir ces pauvres jurés se prononcer sur une matière à laquelle ils ne connaissent pas grand chose. On leur demandait déjà beaucoup en les priant d'apprécier l'exactitude et la portée des assertions diffamatoires reprochées à M. Sievier. C'est là ce qui a dû les griser : consultés sur un sujet qui leur était à peu près étranger, ils en ont profité pour fournir un avis supplémentaire sur une question qu'ils ignorent parfaitement.

Il faut reconnaître que la faute n'incombe pas à eux seuls ; ils se sont laissés entraîner par l'éloquence du juge, qui, lui-même, a pu être influencé par l'habile argumentation de M. Sievier.

Celui-ci a su, en effet, fort adroitement déplacer la question. Il aurait dû faire la preuve des accusations sérieuses qu'il avait formulées contre Wootton, en apportant d'autres éléments qu'un témoignage douteux, dont le peu de valeur a été souligné par le juge lui-même. Il a jugé plus avantageux d'attirer l'attention sur des faits qu'il a présentés comme des présomptions, en reprochant par exemple à M. Wootton les nombreux cas dans lesquels ses fils ou ses apprentis ont été appelés devant les commissaires pour *foul riding*.

Ici une explication est nécessaire. Le *foul riding*, c'est littéralement la façon de monter déloyale ; en français, nous disons la bousculade, mais encore faut-il qu'elle ait été intentionnelle, car si elle est purement accidentelle elle ne constitue pas le *foul riding*.

La grande difficulté consiste à distinguer la bousculade intentionnelle de la bousculade accidentelle. C'est, la plupart du temps, une affaire d'appréciation ; et les commissaires doivent être souvent bien embarrassés de se prononcer. Ils s'en tirent en infligeant, aux jockeys responsables, des peines dont le degré de sévérité varie en proportion de leur propre conviction.

Au cours de sa déposition, le fameux jockey, D. Maher, a donné une définition dont la prétention dépasse de beaucoup l'exactitude. « Le tirage d'un cheval, a-t-il dit, c'est le vol sans violence ; le *foul riding*, c'est le vol avec violence. »

Il est probable que le rival de Frank Wootton s'est laissé aveugler soit par le besoin de faire briller son esprit soit par le désir de taper sur un concurrent. Mais il est infiniment regrettable que les jurés n'aient eu que de semblables données pour former leur opinion.

On aurait pu facilement demander à Maher : « Comment se fait-il que, pour le tirage d'un cheval, c'est-à-dire pour le vol sans violence, la peine unique soit le retrait de la licence ; tandis que, pour le *foul riding*, autrement dit pour le vol avec violence, la punition la plus sévère imposée à Frank Wootton a été une mise à pied de deux mois. » Faut-il donc conclure que les commissaires sont assez aveugles pour frapper le vol sans violence plus durement que le vol avec violence ?

Nous ne sommes pas obligés d'en arriver à une pareille absurdité. La vérité, c'est qu'il y a des formes innombrables de *foul riding*. La plus sérieuse, c'est la bousculade intentionnelle dirigée contre un concurrent déterminé en vue de le mettre hors de course ; celle-ci, le jour où elle est prouvée, entraîne sans aucun doute le retrait de la licence. Dans les autres cas, c'est le jockey qui s'obstine à rester à la corde, pour perdre moins de terrain dans le tournant, et qui cherche à se frayer un chemin à la distance : c'est celui qui se rabat à la corde avant d'avoir les deux longueurs réglementaires ; c'est celui qui, à la lutte, s'appuie sur son concurrent, etc., etc.

Tous ces moyens sont déloyaux, en ce sens qu'ils nuisent au véritable but de la course : le triomphe du meilleur. Ils peuvent être facilement combattus par les commissaires dont la vigilance doit s'exercer sans relâche et sévir sans faiblesse.

Il est véritablement puéril de croire qu'un meilleur résultat sera obtenu en baissant de deux ou trois crans les étriers. Ceux qui soutiennent une pareille théorie partent de ce point de vue que les bousculades accidentelles sont la cause de tout le mal : et, d'après eux, ces bousculades proviennent de la monte américaine. « En montant court et en se tenant sur l'encolure, les jockeys, disent-ils, n'ont pas de contrôle sur leur cheval ; ils sont dans l'impossibilité de le diriger. »

Au contraire, ajoutent ils, avec l'ancienne monte, l'assiette bien à fond et les mains basses contribuaient à fournir un sérieux point d'appui à la monture aussi bien qu'au cavalier.

On oublie trop, en raisonnant ainsi, que cette position n'était usitée que pendant la partie peu importante de la course ; mais dès que l'effort commençait, dès que les cravaches se levaient, le cheval n'était guidé que par une main plus occupée à lever et à abaisser les rênes qu'à maintenir scrupuleusement la direction de la ligne droite.

La vérité c'est que monte anglaise ou monte américaine, il y a de bons et de médiocres jockeys. Comme dit le vieux proverbe : Il n'y a pas de mauvais outils, il n'y a que de mauvais ouvriers. Or, nous avons toute raison de supposer qu'en Angleterre ces derniers ne forment pas la minorité.

Il ne faut pas laisser dans l'ombre le subtil raisonnement sur lequel le juge chargé de diriger les débats de l'autre jour a semblé appuyer sa conviction. Après avoir appris, de la bouche même de Frank Wootton, que celui-ci montait avec de longues étrivières en suivant les chasses à courre, il a conclu dans son résumé qu'il fallait en faire autant sur l'hippodrome. Autant prétendre que les courses à pied doivent se disputer en souliers vernis ; celles de bicyclettes avec des guidons de promenades ; celles d'automobiles, avec des voitures de tourisme.

Il ne reste à retenir qu'une chose de cette fameuse affaire, c'est l'incompétence des tribunaux ordinaires dans les matières trop spécialisées ; j'espère qu'en France nos juges auraient réclamé l'avis d'experts, avant de se prononcer.

René Riondet.

La dernière de Maisons

Le Prix Eugène Adam et l'Omnium

Les deux grandes courses qui se sont disputées dimanche à Maisons-Laffitte, le Prix Eugène Adam et l'Omnium de deux ans, n'ont donné ni l'un ni l'autre le résultat qu'on escomptait. Celui du Prix Eugène Adam a apporté un léger trouble, au classement des principaux trois ans, classement qui s'était opéré jusqu'ici avec une si remarquable précision. Baldaquin, qui avait rencontré deux fois Blarney, et les deux fois l'avait battu, a succombé cette fois contre le poulain de M. Duryea. Sa défaite a même été aussi catégorique que possible. Il a été, dans le parcours, en bonne place derrière Blarney. Quand celui-ci est passé en tête dans la ligne droite, il était toujours près de lui, prêt à placer, croyait-on, cette pointe de vitesse tant admirée jusqu'alors. Mais la pointe de vitesse était, cette fois, bien inconnue. A la distance, Blarney a pris une avance de quatre longueurs et Baldaquin, malgré toutes les sollicitations de son jockey, n'a pas refait un pouce de terrain, au contraire. La contradiction avec les précédents résultats est donc éclatante. Reste à savoir s'il faut l'expliquer par le déclin de Baldaquin ou par les progrès de Blarney. Je crois que les deux explications sont également vraies. Baldaquin n'était pas dans la même forme, dimanche, que le jour du Derby : à l'appui de cette opinion on peut noter la place d'Isard II, qui a suivi à une longueur et demie derrière lui, tout en lui rendant dix livres. Il faudrait, d'après cette course, handicaper Isard II à quelques livres au-dessus de Baldaquin, le crack intrinséquement meilleur que lui : or, la supériorité du poulain de M. Olry-Rœderer sur celui du baron Edouard de Rothschild s'est bien nettement démontrée à Chantilly : Baldaquin y précédait de loin Isard II, et il précédait aussi Brûleur et Ecouen qui se sont retrouvés devant Isard II, dans le Grand Prix.

Qu'un poulain qui a disputé le Prix Citronnelle, la Poule d'Essai, le Derby, et ensuite quatre courses en moins de huit jours, finisse par décliner, il n'y a là rien d'extraordinaire. Mais que Blarney ait progressé, c'est également un fait normal. Tout en figurant honorablement dans toutes les courses qu'il avait disputées précédemment cette année, il n'y avait pas montré la même forme que l'an dernier. Sa victoire sur Dagor, dans le Prix de la Forêt, l'avait mis alors au tout premier rang. Il est très possible que cette forme ancienne, le tte à revenir, finisse cependant par reparaître. Sa défaite, toute récente, par Maboul II, à Saint-Cloud, ne serait pas contre lui un bien sérieux argument, car il s'est présenté, ce jour-là, encore un peu gros.

C'était son dernier galop public, et il lui a d'ailleurs sérieusement profité. Il était dans un tout autre état quand il s'est présenté dimanche dans le Prix Eugène Adam, que son écurie visait sans nul doute tout spécialement. Nous serons d'ailleurs plus exactement fixés sur ces diverses questions par le résultat du Prix Morny, qui va, la semaine prochaine, remettre Blarney aux prises avec Baldaquin et Maboul II. Il y aura aussi avec eux Dagor et De Viris. Blarney portera le même poids que Dagor, c'est-à dire qu'il prendra comme lui six livres à Baldaquin. La distance, qui sera de 1.600 mètres, conviendra fort bien à tous, sauf peut-être à De Viris, qui, depuis la Poule d'Essai de l'an dernier, ne s'est pas essayé sur une distance aussi courte. Il est inutile d'insister sur l'intérêt d'une pareille rencontre.

Le résultat de l'Omnium de deux ans n'a pas été non plus celui qu'on prévoyait. On avait fait un très chaud favori de Dorrit — par pure impression, d'ailleurs, car, qu'il fût meilleur que Mousse de Mer, rien de positif ne l'indiquait. Cette très belle pouliche d'Ajax n'avait couru qu'une fois et gagné très facilement. Elle aussi avait produit l'impression la plus vive. La course s'est passée tout entière entre elle et Le Corsaire. Celui-ci a eu quelque temps l'avantage, mais, après une lutte magnifique, Mousse de Mer l'a battu d'une très courte tête.

Ce qu'il faut souligner, c'est la place, à une demi-longueur derrière eux, de Cangé, le deuxième du Grand Criterium d'Ostende. D'après ce résultat, le meilleur deux ans serait actuellement La Farina, qui a battu très facilement Le Corsaire dans le Prix Sea Sick ; mais il me paraît bien que Le Corsaire a plus d'avenir. La Farina est taillé en deux ans. Il s'est présenté plus prêt, beaucoup plus prêt que Le Corsaire, qui avait, de toutes manières, comme conditions et comme développement, beaucoup à gagner. C'est un propre frère de Fidelio.

Il faut, d'autre part, faire de sérieuses réserves pour Dorrit. Le gigantesque poulain de Maintenon, qui avait été si brillant à Saint-Cloud, a été, dimanche, en difficulté au bout de 300 mètres. Il y a quelque contradiction entre ces deux courses. Il a battu très faiblement le premier jour Monetrie, qui a elle-même, depuis, battu Junta, Or, Junta était à une demi-longueur de Cangé, à Ostende. Dorrit, d'après la ligne de Monetrie-Junta, passa devant Dam, puis devant Cangé. Il est vrai que ce dernier progresse peut-être à chaque sortie, et que Monetrie, de son côté, a pu gagner quelques livres entre sa première course et la seconde. Mais, de toute manière, il est difficile d'admettre que l'échec de Dorrit, encore que la raison n'en apparaisse pas bien clairement, soit bien exacte. Il avait couru les 900 mètres le premier jour dans un temps très remarquable, et il serait, d'autre part, bien imprudent de condamner si vite un poulain que son entraîneur, qui s'est montré toujours si bon juge, tient en très haute estime.

Stuart.

RESULTATS TECHNIQUES

DU 22 AU 27 JUILLET

CYCLISME

Lundi 21 Juillet. — Tour de France. — *12e étape (Genève-Belfort, 335 kilomètres)* : 1. Buysse, en 12 h. 31 m. 2 s. ; 2. Petit-Breton, en 12 h. 32 m. 22 s. ; 3. Lambot, en 12 h. 32 m. 26 s. ; 4. Thys, en 12 h. 32 m. 26 s. ; 5. Engel, en 12 h. 34 m. 5 s.

Mercredi 23 Juillet. — Tour de France. — *13e étape (Belfort-Longwy, 325 kilomètres)* : 1. Faber, en 11 h. 29 m 23 s ; 2 Petit-Breton, en 11 h. 29 m. 24 s. ; 3. Spiessens, en 11 h. 33 m. 39 s. ; 4. Garrigou, en 11 h. 44 m. 1 s. ; 5. Thys, en 11 h. 44 m. 16 s.

Vendredi 25 Juillet. — Tour de France. — *14e étape (Longwy-Dunkerque 393 kilomètres)* 1 Buysse, en 14 h. 21 m. 55 s. ; 2. Garrigou, en 14 h. 21 m. 55 s. ; 3. Faber, en 14 h. 26 m. 9 s. ; 4. D'Hulst, en 14 h. 52 m. 2 s. ; 5. Deman, en 14 h. 55 m. 52 s.

Dimanche 27 juillet. — Tour de France. — *15e étape (Dunkerque-Paris, 340 kilomètres)* 1. Buysse, en 15 h. 31 m. 37 s. ; 2. Engel ; 3. Faber.

Classement général du Tour de France : 1. Thys, 201 h. 24 m. ; 2. Garrigou, 201 h. 32 m. 37 s ; 3. Buysse, 204 h. 54 m. 55 s. ; 4. Lambot, 205 h. 36 m. 55 s. ; 5. Faber, 207 h. 49 m. 57 s. ; 6. Christophe, 215 h. 29 m. 55 s. ; 7. Vandael, 218 h. 3 m. 57 s. ; 8. Engel, 218 h. 18 m. 9 s. ; 9. ; Spiessens, 209 h. 11 m. 52 s. ; 10. Trousselier, 219 h. 35 m. 30 s.

ATHLÉTISME

Mardi 22 Juillet. — Milan. — Altimani bat le record du monde de l'heure de marche, en parcourant 13 kilom. 284 m. 22 (anciens record : amateurs, G. E. Larner, en 1905, 13 kilom. 275 m. 6 ; Professionnels, J Neagler, en 1882, 13 kilom. 150 m. 70).

Mardi 22 Juillet. — Magdebourg. — Le Finlandais Taipale bat le record du lancement du disque, en atteignant 47 m. 85 centimètres (ancien record : Duncan, 47 m. 44 centim 1/2).

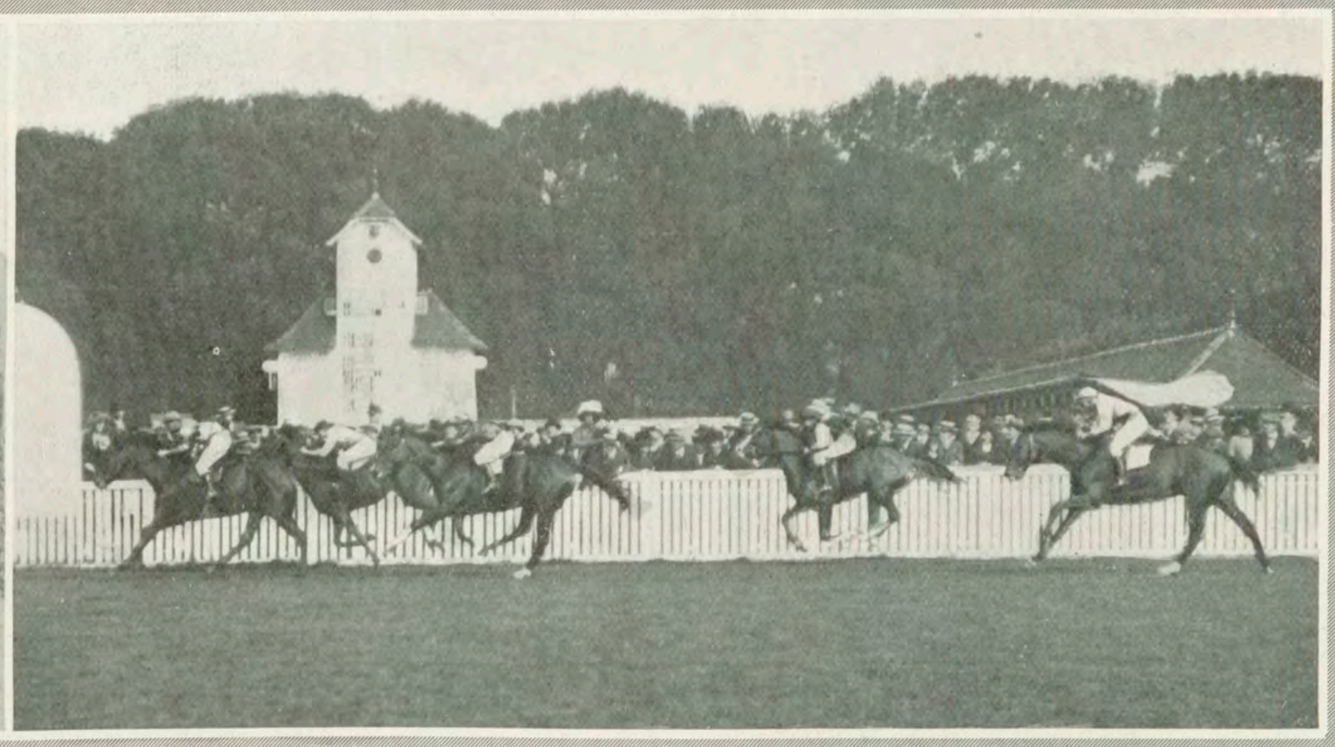
HIPPISME

Jeudi 24 Juillet. — Maisons-Laffitte. — *Prix de Jardy* (handicap, 10.000 francs, 3.200 mètres) : 1. Rasoir, à M. Th. Rey (Belhouse) ; 2. Lucknow. — P. M. : gag., 70 francs ; pl., 23 francs, 17 fr. 50.

Dimanche 27 Juillet. — Maisons-Laffitte. — *Prix Eugène-Adam* (80.000 francs, 2.000 mètres) : 1. Blarney, à M. Duryea (Mac Gee) ; 2. Baldaquin ; 3. Isard II. — P. M. : gag., 43 francs, pl., 17 francs, 13 francs.

Omnium de Deux Ans. — (50.000 francs, 1.100 mètres) : 1. Mousse de Mer, à M. Ed. Blanc (G. Stern). 2. Le Corsaire ; 3. Cangé. — P. M. : gag., 35 fr. 50 ; pl. 15 fr. 50, 31 francs, 29 francs.

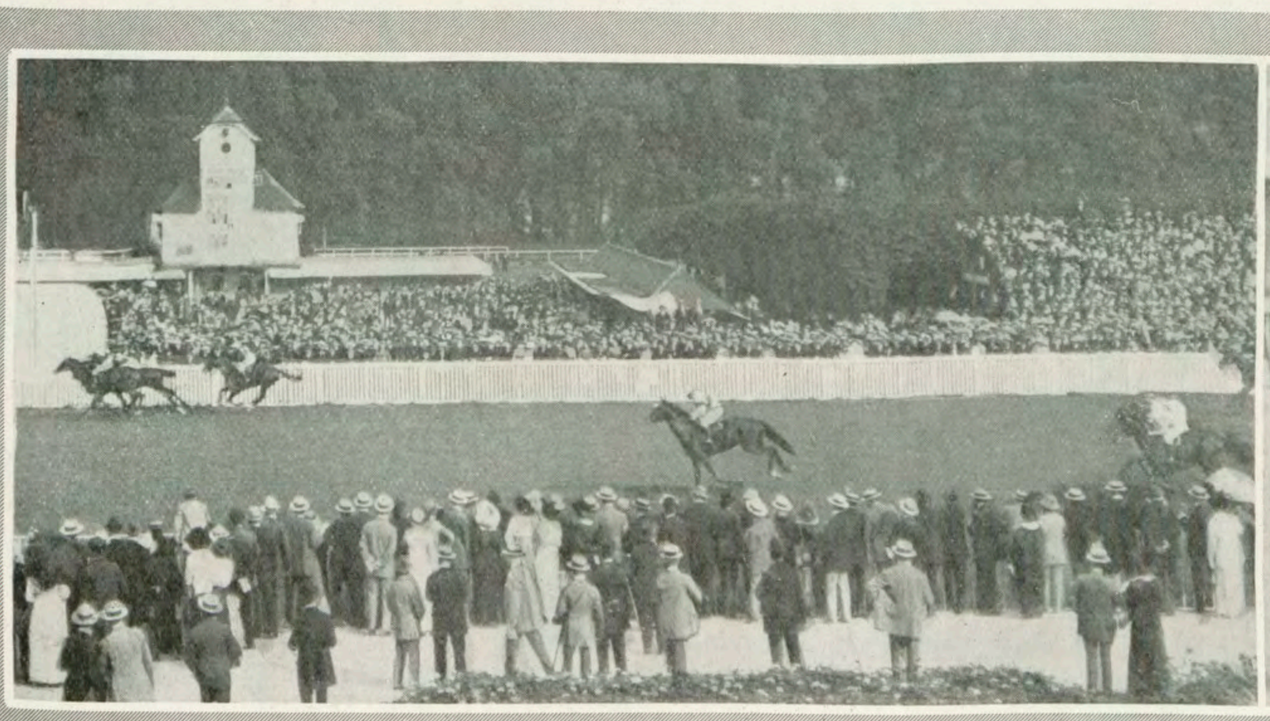
ALERTE VI
Alerte VI (Barat), à M. Olry-Rœlerer, a remporté le Prix Bouzie, le 23 juillet, au Tremblay.



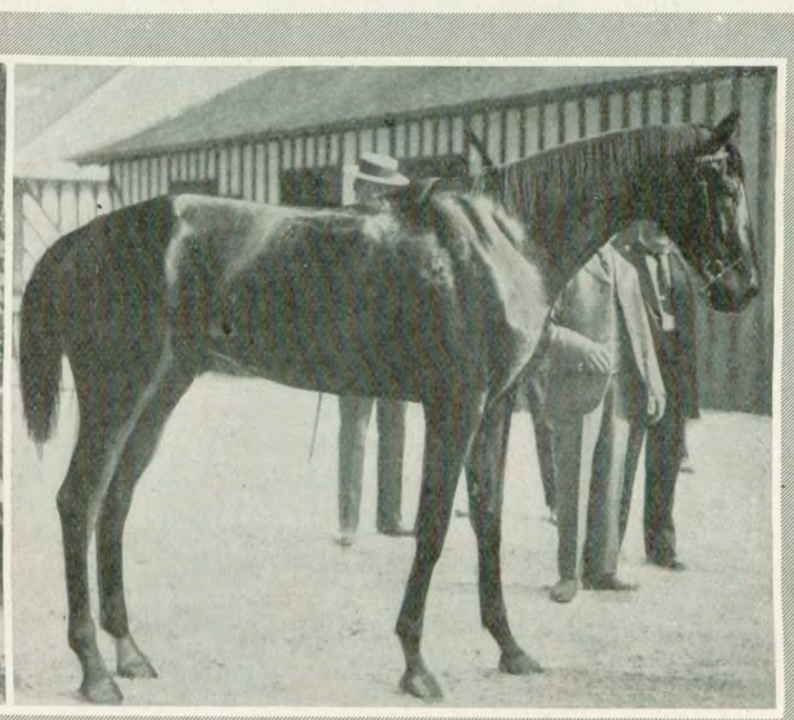
L'ARRIVÉE DU PRIX DE JARDY (3.200 mètres, 10.000 francs) Maisons-Laffitte, 24 juillet.
Lavandon, Flor Fina, Cyrinus ont longtemps formé le groupe de tête. C'est seulement dans la ligne droite que Lucknow et Rasoir les rejoignaient. Rasoir, malgré les efforts de Lucknow, l'emportait nettement.

LE PRIX EUGÈNE ADAM (2.000 m. 80.000 fr.), Maisons-Laffitte, 27 juillet. — A 150 m. de l'arrivée.
Dogwood est partie, détachée devant Blarney, Baldaquin et El Tango. Au parc aux voitures, Blarney et Baldaquin étaient ensemble; mais à la distance, Blarney prenait facilement l'avantage sur Baldaquin.

BLARNEY.
Blarney (Mac Gee), à M. Duryea, n'avait remporté qu'une victoire cette année, dans le Biennal.

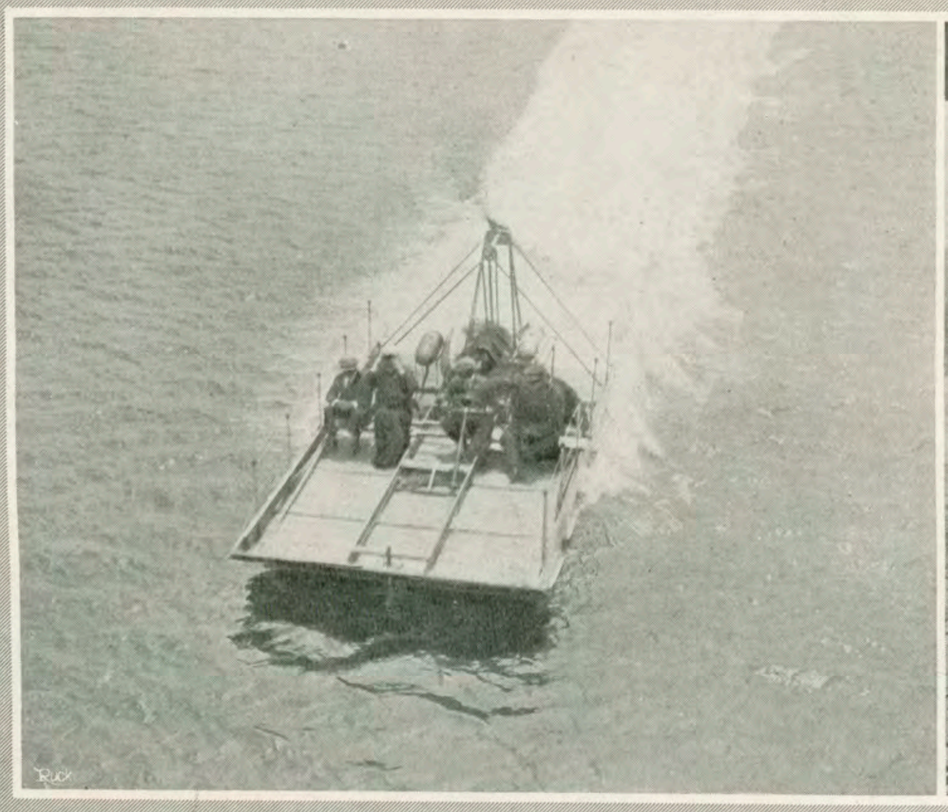


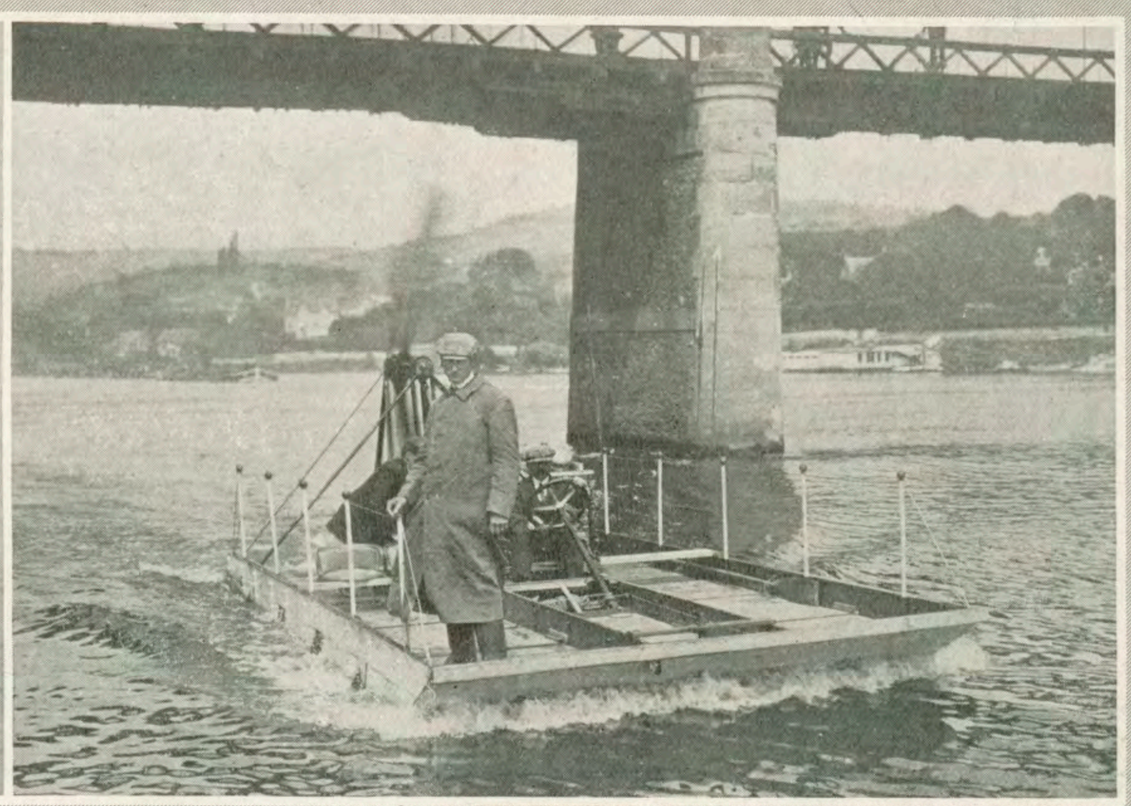
L'OMNIUM DE DEUX ANS (1.100 m., 50.000 fr.), Maisons-Laffitte, 27 juillet. — L'arrivée.
Le Corsaire et Mousse de Mer ont constamment été en tête; à 100 mètres du poteau, Mousse de Mer prenait un très léger avantage sur Le Corsaire, qu'elle battait d'une courte tête.



MOUSSE DE MER APRÈS SA VICTOIRE
Mousse de Mer, à M. Edmond Blanc, est une fille d'Ajax; elle avait, pour ses débuts, remporté le Prix La Camargo.

DU TREMBLAY A MAISONS-LAFFITTE





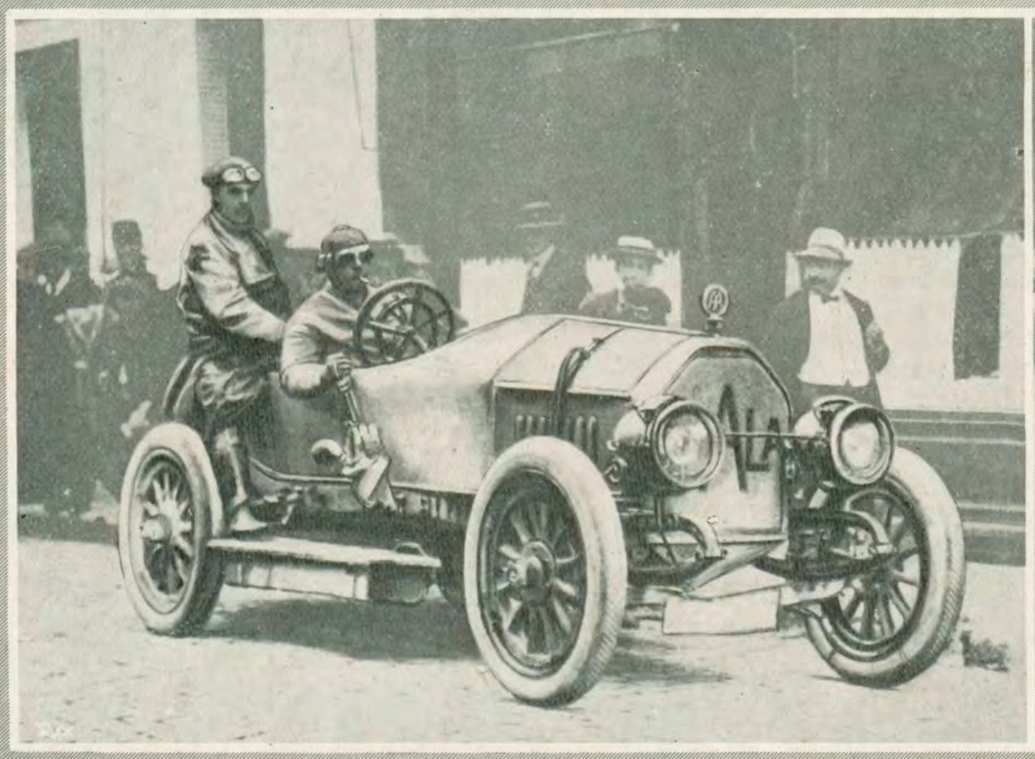
LES RECORDS D'HYDROPLANE

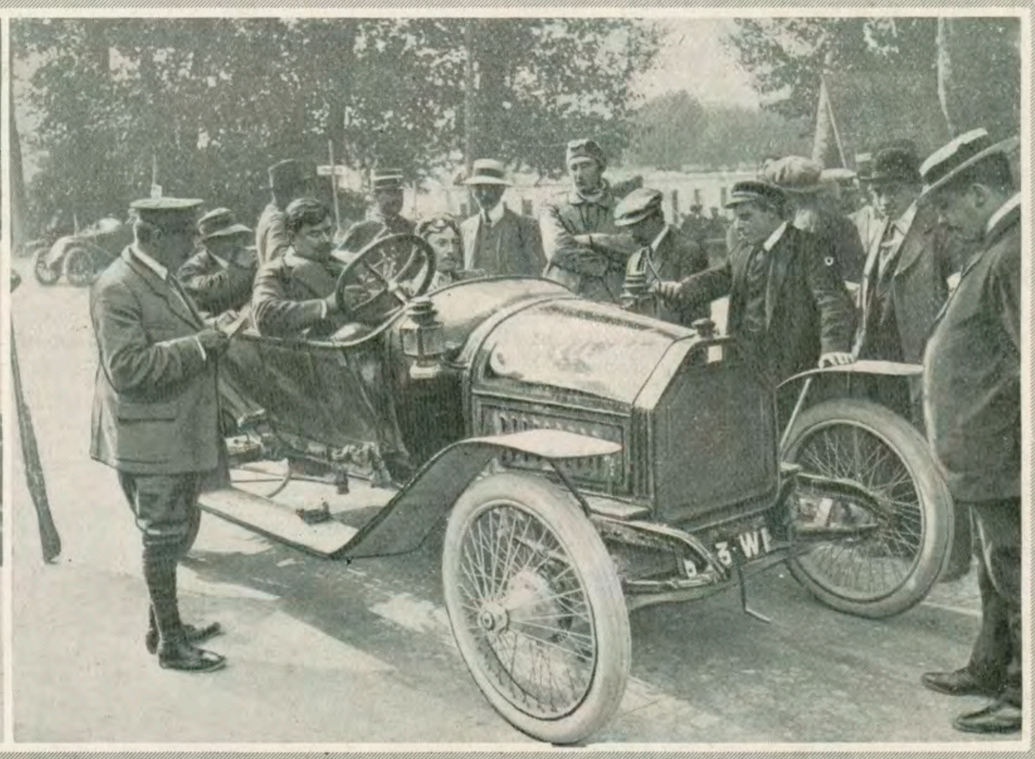
Samedi dernier à Triel, M. Paul Tissandier à bord de son glisseur à hélice aérienne Chauvière, a battu le record du kilomètre pour hydroplane. — A gauche le « Flyer » en vitesse, à droite le « Flyer » arrêté.

LE GLISSEUR A HÉLICE AÉRIENNE DE M. PAUL TISSANDIER

Nous avons déjà parlé du « Flyer » le très curieux glisseur à hélice aérienne de M. Paul Tissandier, construit d'après les plans du comte de Lambert; ce rapide engin vient d'établir le record du kilomètre pour hydroplane à Triel, samedi dernier, en présence de M. de Faramond, président de la commission de Yachting de l'Automobile Club de France, accompagné de deux chronométreurs officiels. MM. Paul Tissandier et de Lambert au cours d'un premier essai, couvrirent le kilomètre en descente en 41 s. 4/5 et le kilomètre en montée en 39 s. 4/5 ce qui représente, en prenant la moyenne de ces deux temps, une vitesse de 88 kilomètres 235 mètres à l'heure.

Dans un second essai, le kilomètre en descente fut fait en 42 secondes et le kilomètre en montée en 39 s. 3/5. Ce qui représente encore une vitesse de 88 kil. 235 à l'heure; il est à remarquer que dans le deuxième essai en montée « Le Flyer » propulsé par son moteur de 160 chevaux couvrait les 1.000 mètres en 39 s. 3/5, atteignant 90 kilomètres 112 mètres à l'heure.





(Photographie C. Odinot.)

M. POPE A SON PASSAGE A CHALON

M. Pope, sur voiture Itala, munie de pneus Continental rouge ferré (type course), vient d'établir le record Dieppe-Turin en 15 heures.

UN RECORD

Battre en automobile tous les moyens de locomotion existant sur un parcours donné, de ville à ville, est le but que se proposent les sportsmen. Ils ne réussissent pas toujours.

Aussi, lorsqu'un exploit de ce genre est accompli, convient-il de le signaler et d'applaudir la performance.

C'était le cas ces jours-ci. M. Pope, sur sa voiture Itala, vient de se rendre de Dieppe à Turin, c'est-à-dire de couvrir une distance de 1.200 kilomètres, comprenant la traversée des Alpes, en 15 heures (de 2 h. 30 à 17 h. 35). Les trains les plus rapides mettent quatre heures de plus.

Cette voiture, munie de pneus Continental rouge ferré (type course), a donc marché à une allure moyenne de 80 kilomètres à l'heure, sans qu'il y ait eu lieu de toucher aux pneumatiques. N'est-ce point là un nouveau record ?

La photographie ci-dessous est prise, au moment où M. Pope quitte son ravitaillement de Châlon-sur-Saône.

P. J.

M. REPUSSEAU AU DÉPART DE TOUL

Dans la course Toul-Nancy, M. Repusseau sur sa voiture Buick, munie de pneus Continental, se classa brillamment premier à près de 100 à l'heure.

LA COURSE TOUL-NANCY

En plein camp retranché, la route, toute sillonnée de voies ferrées stratégiques, bordée d'épaulements et de redoutes qui se dissimulent, tapis dans les bois qui mènent de Toul à Nancy, a été le théâtre, le dimanche 20 juillet, d'une course automobile organisée avec le plus grand succès, par l'Automobile Club Lorrain que dirigent si activement et habilement MM. Thierry, président, Stoffel, vice-président

Sur un parcours de 17 kilomètres, plusieurs milliers de spectateurs se pressaient, applaudissant aux performances vraiment remarquables accomplies par plus de trente concurrents.

Du lot de toutes ces voitures de tourisme, nous avons plaisir à faire sortir particulièrement la voiture Buick de M. Repusseau, qui, transportant quatre voyageurs, a réalisé ce tour de force, de parcourir 17 kilomètres en 10 m. 41 s. presque du 100 de moyenne, avec une pauvre petite cylindrée de 2 litres.

P. J.

Le Gérant: Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*. — Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti dir., 12-13, impasse Ronsin. Paris.